

COMPTE RENDU OFFICIEL
DES
DÉBATS
DE LA
CHAMBRE DES COMMUNES
DU
CANADA

PREMIÈRE SESSION — ONZIÈME PARLEMENT

9 EDOUARD VII, 1909

VOL. XCII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE SEPTIÈME JOUR DE MAI JUSQU'AU
DIX-NEUVIÈME JOUR DE MAI, INCLUSIVEMENT



OTTAWA

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

1909

Bibliothèque Champlain
Université de Moncton
Moncton, N.-B.

Débats des Communes

PREMIÈRE SESSION—ONZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 7 mai 1909.

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

REMBOURSEMENT DES HONORAIRES DE BILLS PRIVÉS.

M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes) présente une motion pour que les droits additionnels imposés, par la règle 88, article 3, paragraphe 3, au bill (n° 135), du Sénat, pour faire droit à Hannah Ella Tompkins et au bill (n° 157), du Sénat, pour faire droit à John Dennison Smith soient remboursés en conformité des recommandations contenues dans le septième rapport du comité permanent des bills privés divers.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je conseillerai à mon honorable ami de ne pas insister pour faire adopter sa motion aujourd'hui, car je désire étudier la question. Il peut se présenter quelques objections.

M. SPROULE: J'espère que l'on n'insistera pas pour faire adopter cette motion. D'après nos règlements, on donne un avis suffisant au public relativement au temps fixé pour la présentation de ces bills, afin que le travail du Parlement puisse se faire rapidement. Quand ces bills ne sont pas présentés dans le délai voulu, on impose une pénalité sous forme de droit additionnel et si nous faisons remise de la pénalité, il est préférable qu'il n'y ait pas de règlement. Si nous adoptons une motion semblable nous créons un mauvais précédent.

(La motion reste en suspens.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac) demande à présenter un bill (n° 179) tendant à modifier la loi du Canada sur la marine marchande.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Veuillez donner des explications.

M. EDWARDS: L'amendement proposé dans ce bill a fait l'objet de négociations entre le gouvernement d'Ontario et le gouvernement fédéral et à la suite de représentations faites de la part de l'association maritime du Canada, qui représente effectivement tous les propriétaires de navires des eaux du Canada. Par l'article 477 de la loi concernant la marine marchande du Canada, il s'est produit une distinction au désavantage de la province d'Ontario qui me paraît, ainsi qu'à ceux qui y sont plus directement intéressés, absolument sans justification. L'article dont il s'agit exempte du paiement obligatoire des droits de pilotage les navires suivants:

1. Les navires employés à faire le commerce d'un port à un autre dans une même province;
2. Employés à faire le commerce entre l'un ou plusieurs des ports des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse ou de l'île du Prince-Edouard et entre toute autre ou toutes autres d'entre elles.
3. Employés à des voyages entre un port ou des ports dans lesdites provinces ou quelque d'entre elles, et le port de New-York ou tout autre port des Etats-Unis d'Amérique sur l'Atlantique au nord de New-York ou employés à des voyages entre un port dans l'une des dites provinces et un port de Terre-Neuve.

Avant le mois de juin de l'an dernier, l'exemption était accordée en vertu de l'article 5 aux bâtiments ayant un tirant d'eau, avec chargement, n'excédant pas 16 pieds et employés exclusivement à des voyages entre un port ou des ports des Grands Lacs ou un cours d'eau faisant communiquer ces lacs et un port ou des ports du fleuve Saint-Laurent ou entre des ports du fleuve Saint-Laurent. Vers la fin de la dernière session cet article fut abrogé à un moment où les propriétaires de navires de l'Ontario insistaient pour obtenir que la province d'Ontario soit placée sur le même pied que les autres provinces. Pourquoi un navire naviguant de Montréal à Sydney, Halifax, Terre-Neuve ou New-York serait-il exempt de payer les droits obligatoires de pilotage et le même navire commençant son voyage à Owen-Sound ou Toronto, ou Kingston ou Brockville ou tout autre port d'Ontario serait-il obligé de payer ces honoraires?

Un autre point qui rend cet amendement nécessaire, c'est la mise en vigueur du ré-

glement 25 du district de pilotage de Montréal, ainsi conçu :

Tout navire tenu au paiement obligatoire des droits de pilote et qui se déplace dans ou hors des limites du port de Montréal ou d'un point à un autre dans les sudites limites devra payer de tels droits pour les services d'un tel pilote excepté dans le cas de navires qui abandonnerait leur place au quai pour se rendre à leur amarrage.

Comme les navires d'Ontario sont les seuls qui soient obligés de payer les droits de pilotage en conformité de l'article 477, il s'ensuit que les navires d'Ontario seuls tombent sous l'application du règlement 25 et par conséquent ont à payer cette taxe additionnelle dont les autres sont exempts. Je désire faire remarquer que, malgré cette taxe supplémentaire et ce désavantage évident, la responsabilité du capitaine ou du propriétaire du navire d'Ontario n'est pas diminuée le moins du monde, mais au contraire est augmentée. C'est ce qui est bien établi par l'article 474 ainsi conçu :

Rien en la présente partie ne soustrait un propriétaire ou un capitaine de navire à la responsabilité de toute perte ou de toute avarie causée par son navire à une personne ou à des biens quels qu'ils soient, parce que ce navire était sous la direction d'un pilote, ou parce que cette perte ou avarie a été occasionnée par l'acte ou par la faute d'un pilote ou pour tout autre motif.

Cet article rend évident que les propriétaires de navires d'Ontario sont sujets à un préjudice et subissent un désavantage en exerçant leur industrie. Je propose donc cet amendement qui, par l'insertion du mot "Ontario" dans le paragraphe 2 de l'article 477 mettra la province d'Ontario sur un pied d'égalité avec les autres provinces et fera disparaître cette distinction malheureuse et cette taxe injuste dont sont frappés les propriétaires de navires d'Ontario. Je dois ajouter que j'espère que le ministre de la Marine prendra cet amendement comme mesure du Gouvernement. Il y a beaucoup de gens intéressés qui réclament l'adoption de cet amendement; il ne s'agit pas ici de politique et j'espère que le ministre fera en sorte que ce bill soit adopté même à cette période avancée de la session.

M. CONMEE: Je conseillerai à l'honorable député, dans le cas où ce bill ne pourrait pas être adopté à cette session, de proposer un amendement au bill que le ministre a fait inscrire aux procès-Verbaux. Je crois que le bill est parfait parce qu'il met fin à une petite oppression dont se plaignaient les propriétaires de navires d'Ontario et j'aimerais que le ministre l'incorpore dans son bill.

L'hon. M. BRODEUR: Comme le bill de mon honorable ami pourrait ne pas être adopté à cette session, je dois l'informer

M. J. W. EDWARDS.

qu'un arrêté du conseil a été pris dernièrement disposant que les navires d'Ontario qui passent par les rapides de Lachine et entrent dans le port de Montréal, ne seraient pas tenus de payer les droits de pilotage. Cette mesure a été adoptée pour répondre à une plainte sérieuse de l'association maritime du Canada. Le motif qui a fait adopter la loi c'est la nécessité d'améliorer la navigation du Saint-Laurent et cela a été fait à la demande de la Fédération des armateurs.

M. R. L. BORDEN: Existe-t-il dans la loi une autorité qui permet d'abroger les règlements adoptés par arrêté du conseil?

L'hon. M. BRODEUR: Non, les droits ont été fixés par arrêté du conseil. Ils ne sont pas inclus dans la loi.

M. CONMEE: Supposons qu'un navire passe par le canal de Lachine au lieu des rapides, son propriétaire doit-il employer un de ces pilotes?

L'hon. M. BRODEUR: La plainte n'était faite que pour les rapides de Lachine.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour le 1re fois.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION POUR RATIFIER DES ORDONNANCES DU YUKON.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) propose que la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante:

La Chambre décide que l'ordonnance du 9 mars 1908, intitulée: "Ordonnance concernant l'audition et la disposition des litiges en rapport avec les terrains miniers dans le territoire du Yukon", —et l'ordonnance du 17 septembre dernier, intitulée: "Ordonnance concernant l'imposition d'une taxe sur l'ale, le porter, la bière et le lager beer, importés dans le territoire du Yukon", adoptées à leurs dates respectives par le Gouverneur en conseil conformément aux prescriptions de l'article 16 de la loi du Yukon, chapitre 63, S.R.C., (1906), —copies desquelles ordonnances ainsi que des arrêtés du conseil nécessaires en chaque cas ont été déposées devant cette Chambre, soient approuvées par cette Chambre, conformément aux dispositions de l'article 17 dudit chapitre 63.

M. R. L. BORDEN: Il serait à propos, je pense, que le ministre nous donnât lecture des ordonnances afin qu'elles soient reproduites dans le compte rendu des débats, et ensuite que nous réservions ce projet de résolution pour nous permettre de l'examiner; car, si je ne me trompe, elles n'ont pas été imprimées.

L'hon. M. OLIVER: Elles ont été déposées sur le bureau de la Chambre en con-

formité de l'article 17, de la loi sur le Yukon, mais je ne pense pas que la distribution en ait été faite. Le décret en conseil du 9 mars 1908, est conçu dans ces termes :

Le Gouverneur général, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 16 de la loi du Yukon, chapitre 63 des statuts révisés du Canada de 1906, et de l'avis du conseil privé du roi pour le Canada, décrète ce qui suit :

Sont par le présent approuvées, ratifiées et confirmées les dispositions contenues dans le décret du Gouverneur général en conseil du 19 février 1907, rescindant et remplaçant par d'autres règlements les décrets du Gouverneur général en conseil du 18 mars 1901 et du 4 juin 1902, relatifs à l'instruction et à la décision des causes à l'égard de terrains miniers dans le Yukon ; ainsi que les dispositions contenues dans le décret du Gouverneur général en conseil du 13 juillet 1907, ordonnant le transfert pour jugement à la cour territoriale de toutes les causes pendantes devant la cour du commissaire de l'or.

Le décret en conseil du 17 septembre 1908 est ainsi conçu :

Considérant que par ordonnance de Son Excellence le Gouverneur général en conseil, en date du 22 juin 1904, ordonnance relative à l'importation dans le Yukon de malt et de boissons spiritueuses ou enivrantes, ou autres substances enivrantes et leur trafic, il est décrété que l'ale, le porter, la bière et le lager, seront après la mise en vigueur de cette ordonnance admis en franchise dans le territoire ; et

Considérant que le 30 juillet 1908, le commissaire en conseil du Yukon a exprimé par résolution l'opinion qu'il serait de sage et bonne administration d'imposer une taxe de 50c par gallon sur tout porter, bière et ale qui pourront à l'avenir être importés dans le territoire, mais que telle taxe ne devrait être perçue que sur les produits étrangers et non pas sur les produits canadiens et anglais ;

En conséquence, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, en vertu des dispositions de l'article 16, chapitre 3 des Statuts révisés du Canada de 1906, décrète ce qui suit :

Que l'ordonnance du 22 juin 1904, relative à l'importation dans le territoire du Yukon de malt ou de boissons spiritueuses ou enivrantes ou autres substances enivrantes, et à leur trafic sera et est par le présent modifiée en sorte qu'à partir du premier jour de novembre 1908, une taxe de 50c par gallon sera perçue sur tout ale, porter, bière ou lager importés de l'étranger dans le territoire du Yukon.

M. SPROULE : Comme on impose une taxe sur les boissons importées, ne faudrait-il pas le faire par le moyen d'une loi de douane plutôt que par le moyen d'une ordonnance du conseil du Yukon ?

L'hon. M. OLIVER : C'est une taxe spéciale destinée à grossir les recettes du Yukon indépendamment des droits de douane.

M. SPROULE : La province d'Ontario aurait-elle le droit d'imposer une taxe sur les boissons importées de l'étranger, en plus

des droits de douane actuellement perçus, et pourrait-elle faire ratifier une telle mesure ?

L'hon. M. OLIVER : C'est une question à examiner. Le Gouvernement a passé cette ordonnance la croyant opportune, conforme aux vues du conseil du Yukon et dès lors d'intérêt public. Il reste à savoir si cette manière de faire est bonne, tant au point de vue légal qu'au point de vue administratif.

M. CONGDON : Qu'on me permette de dire un mot en prévision de ce que le Gouverneur en conseil sera prié de faire un peu plus tard. Le Gouverneur en conseil a été prié par le commissaire en conseil du Yukon d'émettre une ordonnance imposant une taxe sur l'ale et la bière importées ; mais c'est une des mesures les plus impopulaires au Yukon ; en effet, on se dit que, quant à s'adonner à la consommation des spiritueux, on souffrira moins de celle des boissons faiblement alcooliques, et que dès lors, il ne faut pas en augmenter le prix. Je suis persuadé que le Gouverneur en conseil sera bientôt invité par le conseil du Yukon à rescinder l'ordonnance.

L'hon. M. FOSTER : L'objection soulevée par l'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule) me paraît sérieuse. Il semble à première vue que la province d'Ontario doit avoir plus de latitude qu'une division territoriale moins importante comme le Yukon. Elle est une province plus ancienne et plus importante, et ses privilèges et usages constitutionnels sont mieux établis. Supposons que le gouvernement de l'Ontario dépose un projet de loi ou émette un décret en conseil, imposant sur toutes boissons importées dans la province une taxe en plus de celle contenue dans le tarif douanier du Canada, la surprise serait grande, je pense, et les protestations ne manqueraient pas de se produire. Ce serait là un précédent qui autoriserait l'imposition de droits de douane par toute province du Dominion, au point de détruire cette uniformité de régime dont le commerce canadien ne saurait se passer.

Sir WILFRID LAURIER : L'objection soulevée par l'honorable représentant de Grey-est mérite qu'on s'y arrête, mais non pas pour les raisons avancées par l'honorable député de Toronto-nord. La province d'Ontario n'a pas le droit de légiférer en matière fiscale. Le conseil du Yukon n'est pas un corps souverain comme l'est la législature de l'Ontario dans la sphère de ses attributions, mais le tarif douanier n'est pas compris dans cette sphère. Le conseil du Yukon n'a aucune attribution législative ; il ne lui est permis de faire que des propositions. Il a proposé d'imposer une taxe sur certaines boissons. Seul le Parle-

ment canadien a qualité pour légiférer en pareille matière, et il est possible que nous ne puissions régler la difficulté de la manière ici proposée. Je ne sache pas qu'on puisse régler la question autrement que par une loi fiscale. L'objection mérite d'être examinée.

M. R. L. BORDEN: Tout dépend des termes du statut sous l'empire duquel l'ordonnance est rendue. Il en serait tout autrement, je pense, dans le cas d'une province. Cette ordonnance a été rendue non pas par le conseil du Yukon, mais par le Gouverneur en conseil, aux termes d'un statut du Canada. La rédaction de ce statut est très large, et je ne voudrais pas assurer, parlant de mémoire, qu'il n'autorise pas l'émission d'une telle ordonnance. Tout dépend de la teneur du statut. Bien entendu, le point de vue administratif auquel s'est placé le député du Yukon (M. Congdon) forme une question entièrement distincte. Comme nous n'avons pas le texte du statut sous les yeux, et comme le sujet va provoquer un peu de discussion, je conseille au ministre de l'Intérieur de réserver la question pour le moment, et plus tard nous pourrions la discuter en comité.

L'hon. M. OLIVER: Relativement à la question soulevée par l'honorable représentant de Grey-est, il est dès aujourd'hui perçu une taxe spéciale, et cela depuis l'organisation même du territoire du Yukon; cette taxe qui s'élève, je pense à \$2 par gallon de spiritueux sert à grossir les recettes de l'administration locale.

L'hon. M. FOSTER: Cette taxe porte-t-elle sur la vente de certaines boissons?

L'hon. M. OLIVER: Non, sur l'importation. La présente mesure a simplement pour objet de mettre la bière sur le même pied que les spiritueux, sauf en ce qui regarde le montant de la taxe. C'est une taxe perçue en vue de grossir les revenus de l'administration locale, taxe imposée non pas par le conseil local, mais par le Parlement canadien. Le Parlement étant l'autorité suprême, nous lui demandons de prendre les mesures nécessaires pour donner effet à la décision antérieure du Gouverneur en conseil. Je propose que la Chambre se forme en comité pour l'examen de ce projet de résolution lundi prochain.

(La motion est adoptée.)

QUESTION RELATIVE AU BILL SUR LE PERSONNEL ADMINISTRATIF.

L'hon. M. FOSTER: Avant que nous passions à l'ordre du jour, je prie le ministre de l'Agriculture de dire quand il se propose de soumettre son projet de résolution sur le service civil et le projet de loi fondé sur cette résolution. J'éprouve quelque impatience à ce sujet, car l'affaire est en suspens depuis à peu près deux mois,

Sir W. LAURIER.

et on fait circuler très activement dans les bureaux, je ne saurais dire si c'est à dessein ou non, le bruit que le Gouvernement hésite à présenter la mesure parce que M. Foster ne manquerait pas de l'enrayer; et il m'arrive de tout côté des lettres et des requêtes me priant pour l'amour de Dieu de ne pas enrayer le projet de loi. Or, je n'ai jamais songé à l'enrayer. Si quelqu'un en a entravé l'adoption, c'est le ministre de l'Agriculture, qui depuis deux mois a toutes les avenues libres devant lui.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député paraît très soucieux de sa réputation.

L'hon. M. FOSTER: Je suis sans inquiétude quant à ma réputation. Mais il est certaines tactiques de guerre politique qui ne sont pas des plus louables, et celle-là en est une.

L'hon. M. FISHER: Si l'honorable représentant de Toronto-nord avait eu à souffrir autant que moi, il aurait quelque raison de se plaindre.

L'hon. M. FOSTER: Je me soucie fort peu de vos souffrances.

L'hon. M. FISHER: L'affaire a été différenciée en conséquence aussi de certaines objections faites par l'honorable député à la forme du projet de loi, objections qui me paraissent fondées, vu qu'un tableau de la classification des employés de tout département est exigé. Les classifications des divers départements administratifs sont prêtes depuis longtemps, mais celles du Sénat et de la Chambre des communes ne le sont pas encore; et tant qu'elles ne le seront pas, je ne saurais procéder à l'achèvement réglementaire du projet de loi. J'attends que ces classifications soient complétées.

L'hon. M. FOSTER: Nous avons maintenant où est la difficulté.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX QUAIS ET PORTS DE L'ETAT.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi n° 89, déposé par l'honorable M. Brodeur, tendant à modifier la loi sur les quais et ports de l'Etat.

Sur l'article 1er (location de quais et brise-lames).

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): On a critiqué la première partie de cet article, qui comprend deux paragraphes, dont le premier autorise la location de quais à tout gouvernement provincial, conseil municipal, commission de port, compagnie de navigation, compagnie de chemin de fer ou autre. Le second paragraphe a trait au loyer.

Autant que j'ai pu en juger par la discussion qui a eu lieu, je ne sache pas que l'on

ait soulevé la moindre objection contre cette partie de la mesure. Mais l'on s'est opposé à la première partie. On se plaint de ce qu'aucune limite de temps n'est fixée pour ces baux. J'ai l'intention de répondre à cette objection par un amendement stipulant que les baux seront pour des termes ne dépassant pas trois ans. On a aussi allégué qu'il pourrait y avoir injustice envers les compagnies autres que la compagnie locataire qui désire se servir du quai. Je puis expliquer que l'intention du ministère n'est pas de louer les quais dont se servent plusieurs compagnies. Mais là où une seule compagnie est principalement intéressée à l'entretien du quai, nous nous proposons de louer le quai à cette compagnie. De cette manière, on évitera beaucoup de dépenses, parce que le locataire fera les réparations nécessaires. Mais afin de prévenir toutes les objections, j'ai l'intention de proposer qu'aucun bail ne soit conclu avant que des soumissions aient été publiquement demandées. Cela offrira l'assurance que nul ne sera favorisé au détriment des autres. On a aussi prétendu que certains particuliers qui se servent des quais pourraient être injustement lésés—que l'on percevra des droits excessifs. J'ai l'intention de proposer un amendement à l'effet que le locataire percevra les mêmes droits que ceux qui sont fixés par le décret général de l'Exécutif. Nous avons des règlements pour l'administration des brise-lames, levées et quais, règlements qui ont été établis par des décrets de l'Exécutif rendus en 1889, 1892 et 1908 et les péages sur ces quais affermés seront les mêmes que ceux qui sont prévus par les règlements généraux. On a aussi exprimé la crainte que le locataire ne causât des torts à des particuliers en leur interdisant l'accès du quai. Cette objection est peut-être quelque peu fondée, mais j'ai vu que l'on pourrait y mettre ordre en décrétant que nul locataire n'aura le droit de priver d'autres compagnies de l'usage public du quai. Dans ce cas, le gardien du quai aura l'autorité et décidera de la manière dont on devra se servir du quai.

Dans une occasion précédente, j'ai expliqué l'objet général que j'ai en vue. L'idée est celle-ci : Lorsqu'une compagnie est seule à se servir d'un quai, le Gouvernement affermpera le quai et obligera la compagnie à en prendre charge et à faire les réparations ordinaires, épargnant ainsi au Gouvernement une dépense très considérable. Car, naturellement, dans bien des cas, nous ne pouvons faire ces réparations qu'au prix d'une forte dépense, tandis que ceux qui affermeraient le quai et qui s'en serviraient, pourraient le tenir en bon état de réparations moyennant une dépense comparativement minime. Le deuxième article du bill pourvoit à la réglementation des péages. J'ai déjà mentionné dans une occasion précédente les difficultés que nous éprouvons à percevoir ces droits de

quaiage. Les droits sont très minimes. En consultant les règlements, je constate que ces droits comprennent, par exemple, un sou par baril pour les pommes, deux sous pour 100 livres de lard fumé, etc. Les gardiens de quai éprouvent beaucoup de difficultés à percevoir ces droits. Mais en commuant les droits avec la compagnie par un bail en vertu duquel elle nous donnerait une certaine somme d'argent pour l'usage du quai, nous aurons un revenu tout en évitant la forte dépense totale de ces menues réparations.

M. SPROULE: Je suppose que le locataire ferait payer au public les droits prescrits par les règlements?

L'hon. M. BRODEUR: Oui. Mais le droit de quaiage sera inclus dans le tarif de transport. Maintenant, la compagnie exige une certaine somme pour le transport, puis le gardien du quai est censé percevoir les droits du Gouvernement pour le quaiage. On comprendra facilement qu'il est très difficile de percevoir ces faibles sommes de cinq ou dix, ou quinze sous. Je crois, en conséquence, que le mode de perception prévu par ce bill sera d'un grand avantage.

M. SPROULE: Le gardien du quai sera nommé par le Gouvernement?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Qui paiera le gardien du quai, lorsque vous aurez affermé le quai?

L'hon. M. BRODEUR: On lui paie généralement 25 p. 100 des recettes du quai. Nous pourrions lui donner 25 p. 100 du montant convenu avec le locataire.

L'hon. M. FOSTER: Je crains que le programme tel qu'esquissé offrira de grandes difficultés dans la mise en pratique. Le ministre évitera de céder le bail à vil prix en le mettant à l'enchère. Mais d'après ce qu'il dit ailleurs il n'y aura pas d'affermage dans les cas où plusieurs compagnies se servent du quai. S'il n'y a qu'une seule compagnie, il n'y aura qu'un seul soumissionnaire, et une demande publique de soumission, tout en offrant une protection apparente, ne sera en réalité d'aucun avantage. Si je comprends bien, l'intention n'est pas de conclure un bail ou un arrangement lorsque le quai est utilisé par plus d'une compagnie. Mais si un bail était accordé dans ces conditions, je prévois une cause constante de griefs. Supposons que vous ayez un quai fréquenté par une demi-douzaine de compagnies. Chacune de ces compagnies est tout à fait disposée à faire des affaires avec le Gouvernement, parce que le Gouvernement n'est le rival d'aucune d'elles et que toutes sont traitées de la même manière en vertu des règlements. Mais leur sera-t-il tout aussi agréable de faire des affaires

sur un quai dont une autre compagnie, qui est leur rivale, est locataire et qu'elle est chargée de régler, en grande partie? Je ne vois pas que cela puisse fonctionner convenablement. On doit poser en principe qu'un quai public est pour l'avantage du public; et si vous faites un arrangement en vertu duquel une compagnie ou un groupe de personnes ont la charge d'un quai, et si toutes ses recettes et le reste doivent lui revenir, il est impossible de faire cela sans qu'il en résulte beaucoup d'embarras et de mécontentement. Le ministre dit qu'il fait cela parce que les quais peuvent être maintenus en état de réparation par ces compagnies d'armateurs à bien meilleur compte que par le Gouvernement. C'est là un inconvénient que le Gouvernement doit être en mesure d'atténuer considérablement. Si le Gouvernement conduit cette affaire d'une façon pratique il devrait pouvoir réparer les quais moyennant une dépense presque aussi réduite que pourrait le faire une compagnie. Puis le Gouvernement ne devrait pas construire de quais qui ne soient pas des quais publics dont l'accès soit ouvert aux gens du voisinage. Vous les mettez tous en tutelle, sous la surveillance et, jusqu'à un certain point, à la merci de quelqu'un qui a affermé le quai, ou qui le loue, qui en est le maître, avec seulement le gardien du quai, nommé par le Gouvernement qui, je suppose, sera une espèce d'arbitre.

Le gardien du quai sera un homme de l'endroit, très modestement rétribué. On ne peut s'attendre à ce qu'il soit là pour régler toutes les réclamations à mesure qu'elles se présentent, à ce qu'il soit toujours là, à moins que vous ne puissiez lui payer un assez bon salaire. De sorte que, en réalité, c'est la compagnie locataire du quai, au lieu du Gouvernement qui fait affaire avec les gens. Je crains qu'en fin de compte, le ministre ne constate qu'au point de vue financier cela n'offrira guère d'avantages et que, par suite des difficultés de son fonctionnement, ce système offrira des inconvénients, occasionnera des griefs et en fin de compte amènera un complet changement de programme.

L'hon. M. BRODEUR: J'admets que la mise à exécution de ce projet offrira quelques difficultés. Mais mon honorable ami, qui a été lui-même ministre de la Marine et des Pêcheries, sait quelles sont les difficultés de la situation actuelle. Il sait jusqu'à quel point il est difficile de percevoir les droits de quaiage sur ces quais. Après avoir beaucoup étudié la question, j'ai cru que nous pourrions adopter les deux plans que je propose ici. Peut-être ne réussiront-ils pas, mais je crois que leur essai en vaut la peine, car la situation qui existe aujourd'hui est extrêmement difficile. Lorsque nous nommons, comme gardien de quai un homme de la localité, et lorsque chaque personne qui reçoit des marchandises à ce quai est appelée à payer une

M. G. E. FOSTER

faible somme, 5 sous, 10 sous, etc., il est presque impossible au gardien du quai d'exécuter les ordres qu'il reçoit. Je dois dire que, dans certains cas, nous n'avons pu nous procurer un gardien du quai. Dans certains cas, lorsqu'un gardien du quai démissionne, nous ne pouvons trouver personne pour le remplacer. Parfois, ceux qui ont accepté la position l'ont abandonnée après avoir acquis quelque expérience en ce qui concerne la perception de ces faibles sommes, et, après avoir eu des difficultés avec presque tous les habitants de l'endroit qui se servent du quai, ils ont été pris de dégoût et ont démissionné. Le résultat en est qu'aujourd'hui nous n'avons pas de gardiens de quais pour percevoir les droits de quaiage sur certains quais. Il est donc nécessaire de légiférer de quelque manière pour faire face à la situation. J'ai d'abord songé à une commutation des droits, c'est-à-dire d'en arriver à quelque entente avec ces compagnies d'armateurs, entente en vertu de laquelle nous exigerions de leur part une certaine somme d'argent.

La compagnie de Navigation Richelieu et Ontario paye \$1,000 pour ces trois quais. Et nous n'avons aucune difficulté avec elle —elle est la seule compagnie qui se serve de ces quais—sans aucun tracas pour nos employés, sans aucun embarras pour les gardiens de ces quais, nous recevons un chèque. A même ce chèque nous payons 25 p. 100 au gardien du quai, et 25 p. 100 aussi sur les cargaisons qui y sont livrées pour d'autres compagnies. Le plan fonctionne d'une façon très satisfaisante, et nous désirons obtenir le pouvoir de lui donner plus d'extension et de conclure des arrangements semblables avec d'autres compagnies d'armateurs. Mon honorable ami a fait des commentaires sur notre intention de demander publiquement des soumissions. Notre intention était, dans le temps, de ne louer les quais qu'aux endroits où ils ne sont utilisés que par une seule compagnie. La raison pour laquelle je demande publiquement des soumissions, c'est que je ne veux pas que le public soit pris par surprise. Je veux que le public sache ce que nous avons l'intention de faire; et cet avis sera donné non seulement aux compagnies d'armateurs, mais aussi au public en général. Cette disposition n'est pas maintenant dans le bill, mais j'ai l'intention de proposer un amendement dans les termes suivants:

Substituer ce qui suit au paragraphe 1 de l'article 1:

1b. Si le ministre juge à propos de louer à un gouvernement provincial, conseil municipal, à une commission de port, compagnie d'armateur, ou compagnie de chemin de fer un quai, une jetée ou un brise-lames sous le contrôle du ministre, des soumissions pour cet affermage seront publiquement demandées par le ministre pour un terme n'excédant pas trois ans et le Gouverneur en conseil

pourra alors affermer ces quais, jetée ou brise-lames aux termes et conditions qui seront convenus; pourvu que rien dans cet article n'entrave l'usage public des quai, jetée ou brise-lame, et pourvu en outre que le locataire de ces quai, jetée ou brise-lame n'exige pas de péages ou droits plus élevés que les péages et droits établis sous l'autorité de cet acte par les règlements pour la régie des brise-lames, jetées et quais en Canada tels qu'approuvés de temps à autres par le Gouverneur en conseil.

En apportant cette modification à l'article nous espérons retirer de ces quais un revenu que nous ne retirons pas aujourd'hui. Nous éviterons aussi de fortes dépenses en réparations. Mon honorable ami dit que le Gouvernement doit pouvoir faire les réparations aussi bien que les compagnies. Mais quand nous avons des travaux de cette nature à faire, il faut envoyer un ingénieur sur les lieux, et faut qu'il fasse un rapport au département, et tout cela occasionne des dépenses.

Je reconnais volontiers qu'il faudra faire l'inspection de ces quais, mais si la compagnie est obligée de les maintenir en bon ordre, l'inspecteur ne sera pas tenu de les visiter aussi souvent.

L'hon. M. FOSTER: Supposons qu'au moment où le quai est affermé, il n'y ait qu'une seule compagnie à cet endroit, mais qu'il en survienne une autre plus tard. La première pourra prétendre que la seconde n'a aucun droit à se servir de ce quai. Le particulier ou la compagnie qui possède des navires sur une rivière ou un lac s'attend naturellement à avoir les mêmes droits que tout autre aux quais de l'Etat, mais si vous les affermez à une compagnie, elle obtient, pour ainsi dire, le monopole de ces quais.

Le ministre a compris que le mot "personne" devait disparaître, parce qu'alors un quai pourrait être loué à un particulier qui prélèverait une taxe sur tous ceux qui voudraient se servir de ce quai. Mais le danger est le même dans l'autre cas.

Les conditions actuelles ne sont pas satisfaisantes, mais elles pourraient être améliorées considérablement, si le département voulait se mettre à l'œuvre sérieusement et faire comprendre au public que ces quais coûtent de l'argent, qu'ils ne sont pas donnés comme faveur, qu'ils constituent un privilège à la jouissance duquel chacun doit contribuer sa faible part. Si cette règle était appliquée, le public s'y habituerait et les gens ne seraient pas constamment à harceler leur député pour faire abolir ou abaisser les quaiages. Le système actuel est dû à une mauvaise administration et je ne prétends pas que cette administration soit plus mauvaise aujourd'hui que sous les précédents ministres de la marine.

Il va sans dire que la situation s'est aggravée, parce que nous avons construit un

grand nombre de ces quais là où il ne devrait pas y en avoir, et cela a considérablement augmenté les dépenses. Le ministre a dû étudier la question mieux que moi, mais elle me paraît hérissée de difficultés. A moins qu'il ne soit sûr de son affaire et n'ait été bien conseillé, il pourrait réserver le bill pour plus ample discussion. Mais si le ministre pense autrement, je ne veux pas insister. Le ministre a-t-il pensé à faire payer ces quaiages par la compagnie d'expédition, soit au quai d'où il expédie ses marchandises, soit au quai où ces marchandises sont débarquées, au lieu d'être obligé de percevoir une somme insignifiante de 100 ou 200 consignataires?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, l'article 2 du bill y pourvoit.

L'hon. M. FOSTER: Est-il dit que ces quaiages seront acquittés par la compagnie d'expédition et non par l'expéditeur ou le consignataire?

L'hon. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Cela me paraît raisonnable.

M. MARSHALL: Je crois que les quaiages sont toujours compris dans le prix du transport.

L'hon. M. BRODEUR: Non; avec la loi actuelle, le gardien du quai est obligé de percevoir le quaiage sur chaque colis.

M. PARDEE: L'honorable député de Toronto-nord dit que le premier locataire d'un quai pourrait en avoir le monopole, si d'autres compagnies survenaient et désiraient se servir de ce quai. Je crois qu'il y a une disposition dans le bill, disant que toutes les compagnies auront droit de se servir du quai, de manière à ce qu'il n'y ait pas de monopole. Si cette disposition n'est pas dans le bill, elle devrait y être. Il peut arriver, naturellement qu'une partie du quai soit plus avantageuse qu'une autre pour accoster les navires, mais tous devraient avoir le même droit de se servir du quai, conformément aux règlements faits par le département.

M. SPROULE: Avec le système actuel, si j'expédie, par exemple, des prunes d'un port de la baie Georgienne à Chicago, l'expéditeur acquitte les quaiages et si un marchand de Meaford reçoit des marchandises, il paie le quaiage au quai où ses marchandises ont été déchargées. Actuellement, le quaiage est acquitté par l'expéditeur que ce soit un particulier ou une compagnie. Le danger que je vois dans la proposition du ministre, c'est qu'il dit au locataire du quai: Payez-moi une certaine somme et vous pourrez expédier par ce quai toutes les marchandises que vous voudrez. La compagnie d'expédition qui a

obtenu cette commutation, fait concurrence aux compagnie rivales et son bail le met dans la position que la Standard Oil Co. occupe vis-à-vis les autres compagnies qui font le commerce du pétrole, car grâce à ce bail, elle pourra expédier autant de marchandises qu'elle voudra à ce quai, tandis que les autres compagnies auront à payer les taux réguliers fixés par le département. Je conseillerais au ministre de mettre dans le bill une disposition stipulant que toutes les compagnies seront sur le même pied, comme cela se pratique dans le transport par le chemin de fer.

L'hon. M. FOSTER: Cela serait parfaitement juste. Supposons qu'il y ait aujourd'hui un fort expéditeur de pommes, et un petit expéditeur, il y a à acquitter un quaiage convenu, sur chaque baril.

L'hon. M. BRODEUR: Un cent par baril.

L'hon. M. FOSTER: Celui qui expédie 1,000 barils paie 1,000 cents et celui qui expédie 10 barils paie 10 cents, et tous deux sont sur le même pied. Je voudrais qu'au lieu de faire acquitter ces quaiages par les expéditeurs, comme à présent, on les fasse acquitter par la compagnie d'expédition. Il n'y aurait alors de traitement de faveur pour personne et le département se ferait payer par la compagnie.

L'hon. M. BRODEUR: La difficulté serait de tenir le compte des quantités expédiées. Les gardiens de ces quais sont très peu rémunérés et on ne peut pas exiger qu'ils soient constamment sur les lieux.

L'hon. M. FOSTER: Le capitaine de chaque navire ne prépare-t-il pas un certificat de pesée, pour toutes les marchandises qu'il reçoit ou qu'il livre?

L'hon. M. BRODEUR: Il faudrait avoir quelqu'un pour surveiller ces opérations. Je crois que le meilleur moyen est de s'assurer de la somme de trafic que fait une compagnie à un quai, puis de fixer un prix d'après cette somme de trafic. Ce système nous occasionnerait moins d'ennui et nous donnerait un revenu que nous n'avons pas à présent. On a parlé d'abolir les quaiages, mais je crois que nous devons retirer un certain revenu de ces quais. Si la nouvelle loi ne donnait pas satisfaction, nous aurions à la modifier à une autre session. Quoi qu'il en soit, la loi actuelle n'est pas susceptible d'application, et c'est une des choses qui m'ont causé des embarras depuis que je suis ministre. La question a été étudiée par des fonctionnaires compétents et ce bill est le résultat de leur expérience et de leurs études.

M. MARSHALL: Je ne saisis pas très bien la question. Si j'expédie des conserves à Winnipeg, par eau et chemin de fer via Sarnia, qui paie le quaiage?

M. T. S. SPROULE.

L'hon. M. BRODEUR: Si quelqu'un paie, c'est l'expéditeur, mais cela arrive rarement.

M. MARSHALL: J'expédie de grandes quantités de marchandises et j'ai toujours compris que lorsqu'elles étaient expédiées par eau et par chemin de fer le quaiage était toujours compris dans le prix du transport.

L'hon. M. BRODEUR: Le quaiage a toujours été acquitté par l'importateur ou l'exportateur, personnellement.

M. CROSBY: D'après ce que je comprends, le Gouvernement entreprend d'établir une meilleure surveillance et de retirer un revenu de ces quais. Le Gouvernement affermera les quais, mais il aura toujours ses gardiens, et cela ne me paraît pas nécessaire. Si le gardien est inutile dans les conditions actuelles, pourquoi le conserver? Quant au quaiage, il pourrait y en avoir un pour la tête du quai, et un autre pour les côtés; le prix serait fixé, non par le Gouvernement, mais par la chambre de commerce de la localité, et s'il n'y en a pas, par la chambre de commerce la plus rapprochée. On pourrait fixer un taux maximum qui ne pourrait pas être dépassé.

Il est essentiel que ces quais soient pour l'avantage du public, en général, et non pour l'usage exclusif de la compagnie locataire. Si celui qui a affermé le quai, augmente son trafic et expédie une plus grande quantité de marchandises après avoir signé le bail, du moment qu'il paie le prix convenu, le Gouvernement n'y perd rien, ni la localité.

Il est possible que le marchand qui est le voisin du locataire du quai ait à s'en plaindre, mais au bout de trois ans, il aura la chance de surenchérir. Il serait peut-être à propos de raccourcir la durée du bail.

L'hon. M. BRODEUR: Mon intention, pour le moment, serait de n'affermir les quais que là où il n'y a pas de concurrence.

M. CROSBY: Là où la concurrence peut être vive, la durée du bail pourrait être diminuée. Quant aux réparations, je ne vois pas qu'on puisse exiger du locataire d'un quai qu'il fasse les réparations. L'inspecteur du Gouvernement visiterait un quai et ferait rapport que certaines réparations sont nécessaires, mais le locataire pourrait n'être pas de cet avis, et des conflits surgiraient. Je crois qu'il vaudrait mieux dire que lorsque le Gouvernement affermera un quai, il s'engagera à le tenir en bon ordre.

Dans les Provinces maritimes, les quais ont plus à souffrir du taret dans certaines localités que dans d'autres, et le locataire pourrait difficilement se rendre compte de ce qu'il aurait à dépenser en réparations. De plus, si un quai est affermé pour plusieurs années, il peut nous revenir en très

mauvais ordre. Je considère qu'il serait plus prudent pour le Gouvernement et plus juste pour le public que le Gouvernement se chargeât de tenir les quais en bon ordre.

Alors, le Gouvernement serait certain que l'on tiendrait compte des recommandations de son ingénieur. Quant aux droits, le Gouvernement devrait fixer un maximum; sans cela, le locataire pourrait exiger des taux exagérés. Ces taux pourraient être déterminés par la chambre de commerce la plus à proximité de la localité où est situé ce quai. De même que les droits sur un habillement sont compris dans le prix de cet habillement, de même les droits de quaiage sont toujours inclus dans les taux de transport des compagnies de chemins de fer ou des lignes maritimes qui se servent du quai. Le fait que le Gouvernement y maintiendrait un gardien de quai ne lui permettrait guère d'exercer un contrôle efficace sur le locataire du quai; et, comme les droits de quai seraient encore payables au Gouvernement, il n'est pas probable qu'on les payât mieux qu'on ne le fait actuellement.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne partage point l'opinion de mon honorable ami que les services d'un gardien de quai ne sont point requis lorsque le quai est donné à bail. Il peut arriver que certaines personnes en dehors des compagnies maritimes et des compagnies de chemins de fer, se servent de ces quais, et il est nécessaire qu'il y ait là quelqu'un qui puisse percevoir les droits de quai.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre veut-il dire que, quand un quai a été donné à bail à une personne, un tiers peut se servir de ce quai sans rien payer au locataire?

L'hon. M. BRODEUR: Il paiera au gardien du Gouvernement.

L'hon. M. FOSTER: C'est-à-dire que le ministre, tout en donnant le quai à bail, n'en abandonne pas tous les privilèges au locataire. Je pensais que l'on avait l'intention de louer le quai de telle sorte que toute personne qui voudrait s'en servir devrait payer un certain droit maximum que le locataire devrait percevoir lui-même.

L'hon. M. BRODEUR: Ce n'est point là l'intention du Gouvernement d'en agir ainsi partout. Dans certains cas nous pourrions stipuler que le locataire aurait le droit exclusif du quai, et, dans ce cas-là, il ne serait point nécessaire qu'il y eût un gardien. Cependant, je crois qu'il serait toujours utile de charger quelqu'un de veiller à la propriété du Gouvernement.

L'hon. M. FOSTER: Oui, cela vous assure un vote de plus.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'avais pas pensé à cela.

M. CROSBY: Je ne puis partager cette opinion. Ce serait vendre à quelqu'un le privilège de se servir de ce quai pour des fins de transport, ce ne serait pas le lui louer. Si l'on veut louer un quai, qu'on le loue pour une somme déterminée, stipulant un maximum des taux que le locataire pourra exiger, tout en lui permettant d'en retirer tout le profit possible.

Vous proposez de vendre à quelqu'un qui va recevoir et expédier des marchandises le droit de se servir d'un quai, et de payer encore un gardien de quai. Comment dans ces conditions vous sera-t-il plus facile que maintenant de percevoir ces droits? Je crois qu'il vaudrait mieux louer le quai à quelqu'un en lui donnant le droit d'en retirer tout le profit possible, stipulant seulement qu'il ne pourra exiger des droits plus élevés que le maximum déterminé par la chambre de commerce la plus à proximité de la localité où est situé ce quai. Il me semble que c'est là la seule manière dont vous puissiez louer un quai. Si vous faisiez cela, vous devriez donner les mêmes droits et privilèges à tous les expéditeurs.

M. J. D. TAYLOR: J'aimerais à savoir du ministre si l'on a l'intention d'établir une échelle de taux de péage applicable à tous les quais du Dominion, ou si certains quais seront libres tandis que l'on exigera un péage pour les autres.

L'hon. M. BRODEUR: Le Gouvernement entend appliquer cette mesure à tous les quais. J'expliquais simplement que, dans quelques cas, il a été impossible de rien percevoir jusqu'ici, et nous espérons que le changement proposé nous permettra de percevoir quelque chose.

M. J. D. TAYLOR: Il n'y aura alors absolument aucune exception. La raison qui me fait parler ainsi, c'est que, dans le courant des cinq dernières années, il a été construit sur la rivière New-Westminster, pour la première fois dans l'histoire du Canada, plusieurs quais du gouvernement. Avant cette époque nous étions tenus de contribuer dans une certaine proportion aux frais de construction et d'entretien de quais dans d'autres parties du Dominion, et ces quais étaient mis gratuitement à l'usage du public. Nos quais n'ont pas été plutôt construits que l'on s'adressa aux conseils municipaux pour qu'ils s'en chargeassent et les entretinsent. Ceux-ci objectèrent que les gens payaient déjà des taxes pour l'entretien de tous les quais du Canada. Selon moi, il n'y a pas plus d'objection de la part de ceux qui se servent de ces quais à payer pour leur entretien qu'il n'y en a à payer pour les chemins de fer, les canaux et les autres services publics pourvu que ces taux soient uniformes dans toutes les parties du Dominion. Mais, dans la

région de New-Westminster, on protestera fortement contre l'obligation de payer des droits de quaiage à des locataires, si l'on est tenu en même temps de contribuer à l'entretien de quais où le trafic est faible. Si l'on établit une échelle de droits de péage, cette échelle doit être uniforme pour tout le Dominion.

Il ne devrait point y avoir une échelle de péage spéciale à l'est des montagnes Rocheuses et une autre plus élevée à l'ouest, comme pour les taux des chemins de fer que le Gouvernement a approuvés sous le prétexte que nous sommes plus riches et que nous pouvons payer davantage. Nous ne pouvons admettre que cette raison soit logique et juste; comme question de fait, le gouvernement du Canada s'est engagé solennellement à nous traiter absolument sur le même pied que les autres provinces, et je crois qu'il est de notre devoir de protester contre toute proposition qui nous ferait payer, pour l'usage de nos quais, des droits plus élevés qu'on ne paie ailleurs en Canada, pour l'usage des quais du gouvernement.

L'hon. M. BRODEUR: Je suis surpris d'entendre l'assertion que vient de faire l'honorable député. Il n'y a rien dans la loi ni dans les règlements qui autorise une différence entre les taux à l'est ou à l'ouest des montagnes Rocheuses. Les taux sont les mêmes pour tout le pays. Il ont toujours été uniformes et nous entendons les y maintenir.

M. J. D. TAYLOR: Si le ministre veut bien m'excuser de l'interrompre, je tiens à dire que ce n'est point une assertion que j'ai faite. J'ai dit que sous d'autres rapports, en ce qui concerne les chemins de fer par exemple, on a fait des distinctions. Nous ne consentirions pas à payer des droits d'après une échelle de taux plus élevée que pour les autres provinces.

M. G. TAYLOR: Je propose que l'adoption de ce bill soit renvoyée à l'année prochaine alors que le ministre aura pris la surveillance et administration de tous les quais du pays. Si j'ai bien compris, quelques-uns relèvent actuellement du ministère des Travaux publics et nous n'y percevons aucun droit, et d'autres dépendent du ministère de la Marine et des Pêcheries. Je suis d'avis que le ministre devrait charger un fonctionnaire public d'inspecter tous les quais du pays, d'en dresser la liste et d'en faire rapport; alors on pourrait élaborer un système d'affaires pour administrer tous les quais, et établir une échelle uniforme de taux.

L'hon. M. BRODEUR: Je désire faire adopter le présent projet de loi afin de placer tous les quais qui dépendent actuellement du ministère des Travaux publics, sous l'autorité de mon ministère, et nous

M. J. D. TAYLOR.

pourrons alors mettre à exécution la suggestion de mon honorable ami. J'entends cette réglementation que j'espère voir arriver à bonne fin. Je ne sais si mes espérances se réaliseront. Mais, aussitôt que le projet de loi sera adopté, le ministre des Travaux publics transférera à mon administration tous les quais qui relèvent de son ministère et nous essayerons alors de mettre en pratique le système adopté. Mais si l'on opère le transfert des quais sans que ce projet de loi soit voté, cela n'améliorera guère la situation.

M. G. TAYLOR: Ce projet de loi n'opérera pas le transfert des quais. Il me semble que l'on devrait nous soumettre un rapport officiel quelconque indiquant l'état des quais que possède le pays. Alors nous pourrions nous faire une idée du revenu approximatif que nous en pouvons espérer. Par exemple, à qui appartient le quai de Hull, et quel revenu en retire-t-on? Dépend-il du ministère des Travaux publics ou de celui de la Marine?

L'hon. M. FOSTER: Il devrait appartenir au ministère de la Milice, selon la définition de l'honorable représentant de Nanaimo (M. Ralph Smith), car c'est un des ornements.

L'hon. M. BRODEUR: Voici la liste des quais où nous avons perçu des droits; il n'y figure pas. Je ne saurais dire s'il relève actuellement de mon ministère ou non.

M. G. TAYLOR: C'est ce que nous devrions savoir. Voilà un quai coûtant au moins \$100,000, situé sous les yeux du ministre qui ne sait pas si ce quai dépend de son administration ou de celle des Travaux publics, ni quel revenu il rapporte, ou plutôt, selon lui, il ne rapporte aucun revenu. Si je ne me trompe, il existe un quai à Canning (N.-E.). De quel ministère relève-t-il, et quel en est le revenu?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne vois point le nom du quai de Canning sur la liste de ceux où l'on a perçu des droits l'année dernière. Je suppose qu'il n'a point été transféré.

M. G. TAYLOR: Cela prouve qu'il est nécessaire de traiter les affaires sur une base d'affaires. Y a-t-il un seul homme d'affaires en ce pays qui, possédant un certain nombre de quais disséminés dans tout le pays, n'aurait pas la liste complète et l'état des revenus qu'il en peut tirer. Avant de demander des lois, le ministre devrait faire transférer les quais à son ministère, faire faire un inventaire exact de chacun; le coût, le revenu et ce que devrait être ce revenu. Il pourrait alors demander qu'on l'autorise par une loi, soit à louer cette propriété, soit à administrer en prélevant des droits uniformes.

M. BRADBURY: Dans une précédente discussion de cette question en cette Cham-

bre, j'appelai l'attention de l'honorable assemblée sur le fait que nous avons à Selkirk un vaste bassin qui a dû coûter des sommes considérables. Je pense qu'il dépend du ministère des Travaux publics. Mais en réalité il est sous l'autorité d'une couple de compagnies de marchands de bois qui l'encombrent tellement parfois que personne ne peut s'en servir. Je demande au ministre si l'adoption de ce projet de loi modifierait cet état de choses. Je suppose que oui, et que l'on prendra des mesures pour améliorer ce qui existe aujourd'hui.

Bien que ce quai ait été l'objet d'une dépense considérable des deniers publics, il sert aujourd'hui en grande partie, sinon exclusivement, à une importante compagnie. Parfois, il est couvert d'un bout à l'autre de piles de bois et on ne saurait y passer sans danger. Je sais qu'il y a un gardien qui, me dit-on, reçoit \$300 par année; mais je ne trouve rien dans les documents publics, qui indique que ce gardien est rétribué par l'Etat.

J'espère sincèrement que ce quai sera libre et que la gestion en sera faite de telle sorte qu'il soit au service du public plutôt qu'au pouvoir d'une ou deux compagnies.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne possède pas de renseignements particulier concernant ce quai. C'est probablement l'un des quais qui, je l'avoue, n'ont pas été soumis à une surveillance très sévère. Le projet de loi que j'ai déposé a pour objet de soumettre ces propriétés à une surveillance plus active. J'ai demandé au ministre des Travaux publics de céder tous les quais au département de la Marine et des Pêcheries, et il y a consenti. Ensuite, nous les louerons et nous changerons le mode de perception des droits et taxes et, dans d'autres cas, nous préleverons nous-mêmes les droits de quaiage, surtout lorsque plusieurs compagnies feront usage du même quai. Dans le cas que mentionne l'honorable député (M. Bradbury), nous demanderons probablement des soumissions pour la location du quai. Mais, je ne conseillerais pas de suivre cette ligne de conduite, lorsque plusieurs compagnies font usage d'un même quai.

M. LOGGIE: Est-ce l'intention que le voiturier ajoute le droit de quaiage au prix du transport? Ainsi, lorsqu'un voiturier recevra un baril de farine dans une ville et qu'il le transportera, disons, à cinquante milles en remontant la rivière, la lettre de voiture mentionnera-t-elle 25 cents pour le transport et un cent ou deux pour le droit de quaiage dont le voiturier opérera le recouvrement, au lieu d'en laisser la perception au gardien du quai? Je comprends ce que le ministre a dit de la difficulté d'exiger la présence constante du gardien du quai, étant donné la faible rétribution qu'il reçoit, et je sympathise avec le ministre qui cherche à parer à cet inconvénient. Cependant, ces quais étant

construits dans l'intérêt de tous, le public semble croire qu'on ne devrait pas profiter de ce qu'un individu reçoit un petit collier d'un voiturier pour prélever une taxe.

Il ne faut pas oublier, non plus, que nous avons dépensé une somme d'argent considérable pour les canaux du pays, et que l'usage de ceux-ci est gratuit. Il me semble que nous poussons les choses trop loin, lorsque nous prenons ce moyen de recouvrer les droits de quaiage. En tout cas, il serait beaucoup plus raisonnable d'exiger une taxe du voiturier pour l'espace que son bâtiment occupe sur le côté du quai que de prélever une taxe sur le cultivateur ou le petit marchand de campagne qui dépose sur le quai un baril de pommes ou un ballot de quincaillerie. Si le ministre nous promet d'exiger de la compagnie de transport une somme nominale mais raisonnable, calculée d'après le chiffre de ses affaires ou de ses profits—disons 1 ou 2 p. 100—sa proposition me paraîtra légitime. Mais la taxe doit être prise sur les recettes du voiturier plutôt que sur la bourse des consignataires. Je ne voudrais pas laisser dire que l'Etat ne permet pas qu'on livre un baril de farine sans lever un tribut de un cent ou deux.

D'un autre côté, il est légitime que le voiturier paie quelque chose pour le privilège d'amener son bâtiment près du quai et de livrer la marchandise aux consignataires. Cependant, je me permets de suggérer au ministre de ne pas exiger les droits de quaiage de celui qui reçoit la marchandise, dans les campagnes, du moins. Il en est autrement dans les villes où des millions de pieds de bois sont déposés sur les quais. Dans ce cas, il est légitime de prélever des droits de quaiage. Mais, lorsqu'il s'agit des quais de petites localités éloignées, je crois qu'il est préférable de baser la taxe sur l'espace occupé sur le côté.

Il y a encore une autre raison. Supposons que le voiturier exige un droit de quaiage modique, comment prélèvera-t-on ce droit sur celui qui reçoit sa marchandise par une goélette? Qu'une goélette accoste un quai, dépose une caisse de quincaillerie ou un baril de pommes sur le quai et s'en aille, qui percevra le droit de quaiage? En ce cas-là, aucun marché n'a été passé avec le voiturier. Vous favoriserez donc celui dont la marchandise a été déposée sur le quai non par un voiturier ordinaire, mais par un voiturier spécial. Vous exigez donc que le voiturier prélève le droit de quaiage pour les effets qu'il transporte; vous lui accordez l'usage du quai moyennant un paiement de \$25 et vous lui permettez de percevoir une taxe du consignataire qui dépose sa marchandise sur le quai, tandis que celui qui la reçoit par une goélette et qui n'a pas de bail n'a rien à payer—à moins que vous ne permettiez à l'entrepreneur du transport qui a loué le quai l'en-

treposeur de percevoir la taxe. Si vous ne le consultez pas le gardien du quai, vous favorisez par le fait même le destinataire de colis débarqués par goélette.

Je serais d'avis d'exiger de l'entrepreneur de transport un droit de quaiage longitudinal et de permettre au public de se servir du dessus du quai, surtout dans les districts ruraux; il peut en être autrement dans les grandes villes.

A Campbellton, par exemple, il y a un quai par où passe des millions de pieds de bois et dont les recettes annuelles sont de plusieurs millions de dollars. C'est un cas différent. Mais, j'ai en l'idée les petites embarcations dont on se sert aux endroits où le trafic ne suffit pas pour alimenter une compagnie de transport.

M. MARSHALL: Lorsque des marchandises sont expédiées par eau, le consignataire ne paie-t-il pas le fret avant leur livraison?

M. LOGGIE: Oui.

M. MARSHALL: Le droit de quaiage est inclus, de sorte qu'il n'y avait pas d'injustice.

M. LOGGIE: Il pourrait y avoir une injustice de cette manière: Si vous ajoutez tout pour le droit de quaiage et que la municipalité ou la compagnie de navigation, par exemple, dise: Nous consentons à payer \$25 pour l'usage du quai, mais nous n'exigerons de nos clients qui reçoivent des marchandises rien de plus que si nous ne payions pas ces \$25.

M. MARSHALL: Pourquoi expédions-nous des marchandises par eau? N'est-ce pas parce que cela coûte moins cher?

M. LOGGIE: Non, c'est parce qu'il n'y a pas d'autres moyens de communication. Je connais des endroits où il n'y a pas de chemin de fer et, de plus, où le trafic suffit à peine au maintien d'un service par bateaux; de sorte que vous augmenterez le fardeau qui pèse sur le consignataire ou sur l'entrepreneur du transport, selon le cas, à moins que vous ne fixiez un droit de quaiage insignifiant. Il en serait autrement, si vous établissiez la taxe d'après l'espace occupé près du quai, sans rien exiger du consignataire. S'il doit y avoir une taxe pour les frais d'entretien, qu'on la calcule d'après la longueur de l'espace occupé sur le côté du quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Tel est l'objet du bill.

M. LOGGIE: Dans ce cas, je l'approuve. Mais je ne crois pas qu'il soit juste de prélever, par exemple, de déposer des marchandises transportées par une compagnie régulière de transport et de permettre à une compagnie qui serait propriétaire d'une goélette, par exemple, de déposer des marchandises sur le quai sans rien payer. Si le gar-

dien du quai ne peut pas, à l'heure qu'il est, percevoir les droits de quaiage, il sera impossible de les retirer lorsqu'une goélette déposera un petit colis.

M. CROSBY: Ne vaudrait-il pas mieux louer le quai et tous les privilèges à un seul individu?

M. LOGGIE: Il ne serait pas pratique de faire autrement. Mais je prévois cet inconvénient: le public croirait que certaines personnes ont l'usage du quai gratuitement, tandis que cette compagnie dirait à ceux qui reçoivent des marchandises par une goélette qui fait concurrence à une compagnie de navigation: Vous devez me payer les droits de quaiage.

M. CROSBY: Il faudra toujours payer le droit de quaiage. Si vous louez le quai à une compagnie qui nomme un gardien, la compagnie devra le rétribuer.

M. LOGGIE: Je suis d'avis qu'un gardien n'est pas nécessaire; vous ne percevez pas assez d'argent pour le payer. Traitez directement avec la compagnie de transport, exigez qu'elle paie une redevance annuelle et permettez au public de faire débarquer des colis sans payer de quaiage, à moins qu'il n'y ait assez de trafic pour justifier l'imposition d'une taxe, comme dans le cas de Campbellton.

M. H. H. McLEAN: Je ne saisis pas bien le sens des dispositions du projet de loi. Le ministre se propose-t-il de prélever des droits pour l'espace occupé sur le quai? Il y a deux sortes de droits qu'on peut percevoir: les droits pour l'espace occupé sur le quai et les droits pour l'espace occupé le long du quai.

Je désire signaler au ministre la situation au Nouveau-Brunswick au sujet des quais. Dans cette province, les quais qui donnent sur une rivière ont été construits à frais communs par le gouvernement fédéral et les autorités provinciales et le ministre des Travaux publics actuel en a fait construire un certain nombre entièrement aux frais du Trésor fédéral. Ces quais coûtent de \$2,000 à \$5,000 et, dans le passé on n'a pas exigé de droit de quaiage. Vous concevez l'inconvénient qui se présentera. Par exemple, le gouvernement fédéral a construit sur le fleuve Saint-Jean un quai qui a coûté \$2,500 à \$4,000. Comment pourrez-vous exiger des cultivateurs un droit de quaiage pour la surface lorsqu'il y aura, à côté, un quai possédé en commun par le gouvernement fédéral et les autorités provinciales, où les droits de quaiage ne seront pas perçus? On devrait poser en principe que le Gouvernement n'exigera rien des cultivateurs pour l'espace occupé sur ces petits quais construits sur les rivières. Dans ce cas, il faudra modifier le projet de loi et décréter que cette condition sera men-

M. W. S. LOGGIE.

tionnée dans le bail. J'espère que le ministre réfléchira à cette proposition et n'exigera pas cette nouvelle taxe des cultivateurs qui feront usage de ces petits quais.

L'hon. M. BRODEUR: Nous ne nous proposons pas d'augmenter les droits exigés auparavant; au contraire. J'ignore si ces droits sont acquittés même aujourd'hui.

M. H. H. McLEAN: A l'heure qu'il est, le ministre est autorisé à percevoir des droits pour l'espace occupé sur les quais de l'Etat dans le fleuve Saint-Jean.

L'hon. M. BRODEUR: Si ces quais relèvent du département de la Marine et des Pêcheries, nous sommes certainement autorisés à percevoir des droits pour l'espace occupé sur ces quais ou le long de ces quais.

M. H. H. McLEAN: Je rappellerai au ministre que ces droits de quaiage pour l'espace occupé sur les quais n'ont pas été exigés dans le passé. Je puis citer un quai du département de la Marine et des Pêcheries où les cultivateurs n'ont jamais rien payé.

Il comprendra aussi que, lorsque des quais sont possédés en partie par le gouvernement fédéral et en partie par le gouvernement provincial, les péages ne sont pas exigés. Pour un quai qui, par exemple, aura coûté au gouvernement fédéral la somme de \$1,500 à \$25,000 on ne devrait rien exiger des cultivateurs qui s'en servent. Quelqu'un a dit que le même tarif devrait s'appliquer à tous les quais. Cela serait manifestement injuste. Voici, par exemple, à Saint-Jean, un quai construit dans un port exposé aux marées et qui a coûté près de 50 à 60 mille piastres; et, d'un autre côté, un quai construit dans la rivière Saint Jean, et qui a coûté de \$1,500 à \$2,500, pourquoi le même tarif s'appliquerait-il dans l'un et l'autre cas. Cela ne me paraîtrait pas juste.

L'hon. M. BRODEUR: D'autres orateurs désireront sans doute prendre la parole sur cette question et, comme la Chambre va à trois heures se mettre à d'autres affaires, je propose le renvoi de la suite de la discussion.

M. G. TAYLOR: A la prochaine session.

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

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

OBSERVATIONS SUR LA JOURNEE DE TRAVAIL POUR LES OUVRIERS.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. ALPHONSE VERVILLE (Maisonneuve): Monsieur l'Orateur, avant que vous

quittiez le fauteuil, j'aimerais mettre devant la Chambre une question d'importance vitale qui agite en ce moment le monde civilisé et qui, je crois, devrait faire l'objet d'une discussion dans notre Parlement. Cette question est celle d'une limitation des heures de travail. Je vais m'efforcer d'établir au cours de ce débat, dans tous ses caractères; l'effet intellectuel, physique et moral d'heures de travail plus courtes sur l'homme des classes ouvrières. Je montrerai aussi quel en peut être l'effet sur la production, sur la consommation, sur les finances d'un pays et sur l'état de la main-d'œuvre. Si nous remontons à l'histoire ancienne, nous constatons, ainsi que nous le dit M. le professeur Thorold Rogers, que la limitation des heures de travail était déjà une question passionnément discutée parmi les artisans anglais dès les 14e et 15e siècles. Mais il n'est pas nécessaire de remonter si loin; car nous trouvons assez d'exemples dans ce siècle, qui est appelé le siècle du travail et du socialisme. La grande question qui se rattache à tout projet de limitation des heures de travail, c'est celle de la valeur productive de l'ouvrier. Si la limitation des heures veut dire limitation des produits, cela voudra dire aussi limitation des profits et limitation des salaires; et, pourtant, de bons gages sont à l'heure présente aussi nécessaires à l'amélioration de la plupart des classes ouvrières que de nombreux loisirs. Mais une limitation des heures peut bien ne pas nécessairement signifier une limitation de la production, car cette limitation des heures pourra si bien augmenter la qualité du travail qu'une courte journée produire tout autant qu'une longue journée.

La question qui se pose tout d'abord est de savoir jusqu'à quel point on peut s'attendre qu'une nouvelle réduction des heures n'amènera pas un changement dans la production. Comme il y a sur ce point divergence d'opinions, il peut être utile de rappeler ici ce que l'expérience nous apprend sur les résultats d'essais antérieurs, et marquer la diversité des sources d'où proviennent les améliorations compensatrices du travail dans ses résultats effectifs. S'il reste encore largement à puiser dans ces sources, et si déjà l'expérience démontre qu'il est possible de si bien utiliser les heures ainsi raccourcies qu'il n'en résulte aucun amoindrissement dans la production, on ne voit pas pourquoi il n'en serait pas de même à l'occasion d'une nouvelle tentative. Les premiers essais dans ce sens ont été très variés. Certains manufacturiers ont trouvé dès le début la chose avantageuse; d'autres, dans les premiers mois, ont éprouvé une diminution de production; mais, à la fin, tout le monde en a été content, soit parce qu'avec le temps le nouvel ordre de choses avait déjà pu exer-

cer son influence sur les facultés mentales et physiques de l'ouvrier, soit parce que les employeurs avaient tour à tour découvert le secret de compenser la diminution des heures par de plus grandes facilités de travail. Dans le cas d'une diminution des très longues heures de travail le résultat s'est fait sentir par une augmentation immédiate et surprenante de la production; c'était l'effet d'un simple soulagement de l'épuisement physique. Voyons ce que disait en 1883 devant la commission du travail le gérant d'une filature du Massachusetts:

Lorsque, quinze ans auparavant, il avait réduit de 13 à 11 les heures de présence à la fabrique, il avait constaté qu'avec le même outillage, la production pour les indiennes s'était élevée par semaine de 90 à 120 mille verges; et la Middlesex Company de Lowell (Mass.), à la suite d'une diminution encore plus considérable, savoir: de 13 à 10 heures et 25 minutes en 1872, constata qu'en augmentant la vitesse de leurs appareils de façon à obtenir autant de révolution par jour qu'auparavant et un remplaçant dans une faible mesure (3½ p. 100) les femmes par des hommes, sa production s'était accrue de 290:117 pièces, soient une valeur d'à peu près £135,000 dans l'année; et les gains de leurs ouvriers, de 57 p. 100.

De tels accroissements sont rares, il faut bien le dire. Ce qui est très commun, c'est d'obtenir dès le début ou tout au moins dans les six mois, dans les douze mois, un léger accroissement. Dans l'ensemble, le soulagement éprouvé par l'ouvrier n'est rien en comparaison des accroissements qui viennent d'être mentionnés. On a dans beaucoup de pays—Angleterre, Amérique, France, Hollande, Suisse, Autriche—fait l'essai de cette diminution des heures de travail et toujours avec le même excellent résultat. La première grande tentative dans ce sens a été celle de l'industrie textile en Angleterre; elle a été imposée en 1847 par une loi dite la loi des dix heures, et cette innovation a été regardée non seulement par les employeurs mais encore par ceux qui l'avaient le plus chaleureusement demandée comme un grand pas, et cependant la statistique établit que la production n'a que peu ou point souffert. C'est un fait avéré que le raccourcissement des heures, il y a quelque cinquante ans, au lieu de diminuer le chiffre d'affaires des employeurs, a été un moyen d'améliorer leur situation, pour ne rien dire de cet aspect de la question qui regarde les ouvriers. Pourrions-nous maintenant retourner au régime des 11, 12, 13 et 14 heures par jour? Est-ce que les employeurs eux-mêmes y consentiraient si la chose leur était offerte? Non, assurément. Dans le siècle où nous sommes chacun veut prendre sur les 24 heures qui composent la journée un certain temps à donner au repos, à l'instruction, à des travaux personnels.

M. VERVILLE.

Je suis sûr que la Chambre aimera m'entendre citer certaines observations d'hommes bien connus qui ont exprimé leur pensée sur une diminution des heures du travail. Dans un discours prononcé à la Chambre des communes en Angleterre au mois de mars 1892 sur une proposition de M. LeLeakes pour une loi de huit heures dans les mines. M. Chamberlain racontait une expérience de l'usine dont il était l'un des directeurs:

Quand j'étais dans les affaires, a-t-il dit,—je parle d'il y a vingt ans,—l'usine, chez nous, travaillait douze heures par jour, par suite d'une presse extraordinaire. Peu après l'adoption des lois sur les fabriques, nous avons réduit les heures de travail à dix; plus tard, de notre plein gré, nous les avons mises à neuf, après un essai que l'on venait de faire à Newcastle de la journée de neuf heures. Nos machines étaient de celles qui fonctionnent automatiquement. Tout ce que l'ouvrier avait à faire, c'était d'alimenter la machine et de voir à maintenir les feux. Dans un cas comme celui-là, la production aurait dû être rigoureusement proportionnelle au nombre d'heures. Que s'est-il passé? Notre première diminution du nombre d'heures de 12 à 10, savoir 17 p. 100, avait amené une diminution des produits d'environ 8 p. 100; et, quand nous avons de nouveau réduit les heures de 10 à 9, diminution de 10 p. 100, la production s'est trouvée diminuée de 5 pour 100.

On remarquera qu'il n'y a pas ici ni apparemment accélération des appareils ni autres changements dans la disposition de l'ouvrage mais que toute la différence vient d'un accroissement de la valeur productive de l'ouvrier déterminée par l'heureuse fluence d'une diminution des heures. Il est à remarquer également que cette amélioration n'a pas fléchi devant les réductions qui ont suivi, mais que l'effet est demeuré le même; que, plutôt, il a été sensiblement meilleur.

Aux Etats-Unis, ça été la même chose, M. Pratt de la société Pratt et compagnie, dit que dans ses laminaires de Buffalo, lorsque les heures ont été en 1876 réduits de 10 à 9 à cause de la dureté des temps, il a constaté qu'avec le même nombre d'hommes, il s'était fait en neuf heures la même quantité d'ouvrage qu'il s'en faisait auparavant en dix, et cela surtout pendant les courtes journées de l'hiver. Si nous consultons ceux qui ont l'expérience de la chose, nous apprenons d'eux qu'une abréviation des heures de travail à cet effet d'inciter l'ouvrier à se hâter davantage au début de sa journée et, comme il y a moins de temps perdu, la production a lieu à moindre frais et les hommes se portent mieux. Je pourrais citer l'expérience de certaines grandes industries à ce même sujet.

Si nous lisons le rapport de MM. Short Frères, de Sutherland, qui, en même temps que leurs voisins, MM. Allan et Cie., avaient inauguré dans leur établissement une réduction des heures de travail, c'est

la même histoire que nous y trouverons relatée. Après huit semaines d'essai, écrivait-ils à M. Hadfield, ils ont déjà pu se convaincre que ce nouvel arrangement n'augmenterait pas le coût de la production; qu'ils ont tout lieu de croire que la production sera plus forte; que pour la semaine qui vient de s'écouler leur bordereau des salaires avait été plus élevé que dans toute autre semaine de l'année précédente, ce qui indiquait que les hommes travaillaient mieux et avec plus de régularité; qu'il s'était produit à peine une absence depuis l'inauguration du nouvel ordre de choses, pendant que, sous l'ancien système, 20 p. 100 de leurs hommes perdaient chaque matin leur premier quart d'heure. Certains de ceux qui ont rendu témoignage sur le résultat d'un raccourcissement de la journée de travail n'ont pas voulu convenir de cela; quelques-uns même vont jus qu'à condamner les conséquences heureuses constatées par d'autres; mais, parce que des employeurs, en petit nombre, demeureraient aveugler à ce qui se passe tous les jours, oserions-nous dénier à des centaines et à des milliers de travailleurs le droit à de raisonnables loisirs.

Est-ce que les employés de ce pays n'ont jamais volontairement accordé une diminution des heures de travail; s'il s'en trouve ils sont si rares, qu'on ne les trouve mentionnés dans aucun écrit que j'ai lu sur la question ouvrière. Dans la plupart des cas, la chose a été obtenue à la suite de luttes entre les employeurs et les employés, luttes que nous pouvons éviter en faisant des lois.

Au printemps de 1814, le gouvernement anglais, se risquant pour une fois à faire autrement que les employeurs particuliers diminuait à la cartoucherie de Woolwich le nombre des heures de travail de ses ouvriers, et, si les résultats de cette tentative n'ont pas été publics, il demeure néanmoins constant que les hommes, après cette réduction des heures de travail, ont accompli tout autant et même plus d'ouvrage qu'ils n'en faisaient auparavant. Dans tous les cas, l'expérience a donné d'assez beaux résultats pour que feu M. Campbell-Bannerman, à qui la chose était due, annonçât le 5 janvier au Parlement en réponse à John Burns, l'intention du bureau de la guerre d'adopter, comme règle générale, une journée de travail plus courte dans toutes les fabriques d'armes de l'Etat.

Les Etats-Unis nous fournissent de nombreux exemples d'une diminution des heures de travail de dix à neuf et de neuf à huit.

En 1868 aux Etats-Unis, les heures de travail furent réduites par la loi, mais aussitôt les surintendants des travaux diminuèrent les gages des ouvriers proportionnellement au nombre d'heures par rapport à

l'ancien tarif. Cette innovation fut tentée à la fabrique d'armes de Springfield. Le "Tribune", de New-York, cite le premier rapport du commandant de cette fabrique pour montrer l'effet de cette nouvelle expérience. Il dit que les tailleurs de limes faisaient d'aussi bons gages à l'ancien tarif avec des heures réduites, qu'au temps des longues journées, et qu'il croyait que les ouvriers avaient travaillé plus assidument et plus laborieusement sous le nouveau régime que sous l'ancien. Le contremaître du département du pilotage fit rapport le 17 août 1868, que la moyenne des gages payés pour 1,212 morceaux d'ouvrage sous le régime des longues heures avait été, dans le mois de juin, \$2.60, tandis que cette moyenne était montée à \$2.88 dans le mois de juillet suivant. En d'autres termes, il se faisait beaucoup plus d'ouvrage dans un nombre réduit d'heures qu'autrefois sous le régime des longues heures.

Les états américains dont les noms suivent ont adopté des lois diverses pour la restriction des heures de travail: Arizona, Arkansas, Alabama, Colorado, Delaware, Georgia, Idaho, Indiana, Kansas, Maryland, Minnesota, Montana, le Nouveau-Mexique, New-Hampshire, le Dakota septentrional, Ohio, Oklahoma, Porto-Rico, la Caroline du Sud, Tennessee, Utah, Washington, Wisconsin, Nebraska, Nevada, California, Connecticut, le district de Colombie, Hawaii, Illinois, Iowa, Louisiane, Massachusetts, Missouri, Michigan, New-York, New-Jersey, la Caroline du nord, Oregon, Pennsylvanie, Rhode-Island, le Dakota du sud, Texas, la Virginie orientale, la Virginie occidentale, Wyoming.

Le Canada a fait également quelques démarches dans cette voie. Le Gouvernement a établi non seulement en principe, mais en pratique, des heures de travail réduites à l'imprimerie de l'Etat. Par un décret du 8 avril 1896, la journée de 8 heures fut instituée et prit effet le 1er mai suivant.

Maintenant, je traiterai plus au long la question de savoir comment ce principe a été inauguré dans un pays qui nous est souvent donné comme exemple: je veux dire l'Australie. Voyons comment il s'introduisit à Victoria. Pendant la fièvre de l'or en 1856, l'émigration se dirigea en masse vers l'Australie, et les immigrants, instruits des conditions existantes en Grande-Bretagne, insistèrent pour obtenir des lois dans ce sens. Ils réussirent, mais non sans opposition. Les raisons qu'ils alléguèrent alors sont exactement celles qui s'invoquent de nos jours, mais on ne leur opposa aucun argument sérieux. J'admets que pendant quatre ans des discours furent prononcés, des conférences furent faites pour renseigner si possible les masses, non pas les ouvriers, car ceux-ci possédaient déjà la connaissance de l'utilité de ces lois. Mais les autres classes de la

société, qui envisageaient ces lois comme des utopies socialistes, les regardaient avec appréhension. Les chefs du mouvement mêmes se sentaient peu rassurés. Mais après la mise en vigueur de la loi, à Melbourne, en 1885, le nouveau régime fut inauguré par une grande procession, qui se termina par un banquet auquel le gouverneur, sir Henry Locke, fut invité à porter la parole. Il rappela cette grande mesure humanitaire, disant que la journée de huit heures avait fait tant de bien et avait eu un tel effet moral sur les gens, que dans un avenir rapproché on donnerait l'Australie comme exemple au monde sous le rapport des conditions ouvrières.

Nous savons que le même gouvernement fit d'autres lois dans le même but en 1890, en 1896, en 1897 et en 1898 étendant les bienfaits de cette législation à d'autres industries.

Examinons les effets de la réduction des heures de travail sur certains métiers à Victoria. Les ouvriers métallurgistes de la compagnie de construction de navires en fer de l'Australie obtinrent en 1858 la journée de huit heures, à la condition qu'ils consentissent à accepter une réduction proportionnelle des gages. Après un an d'essai, la compagnie trouva qu'elle pouvait, pour l'équivalent de la meilleure qualité d'ouvrage qu'elle obtenait pendant ces courtes heures de travail et de l'économie qu'elle réalisait sur le gaz, l'huile et autres items de dépense, payer à ses ouvriers leurs anciens gages. C'est ce qu'elle fit. Il est évident que tous les établissements peuvent faire de la journée de huit heures un succès, quand un si grand nombre ont réussi à en tirer un profit, malgré la concurrence outrancière des établissements où les longues heures de travail prévalent encore.

On dit parfois que les heures réduites de travail sont le fruit de l'augmentation des gages. On dit que l'ouvrier est maintenant juste assez riche pour préférer une heure de bien-être à une heure de gage.

L'ouvrier prospère de nos jours a réduit ses heures de travail, pour la même raison précisément qui pousse le marchand prospère à consacrer moins de temps à son commerce quand une fois il l'a établi, car c'est un sentiment naturel de vouloir moins travailler quand il y a moins nécessité de le faire. Il n'en est pas moins vrai aussi que dans plusieurs grandes industries des villes du Canada les ouvriers cherchent à obtenir une réduction des heures de travail, consentant plutôt à perdre la différence dans les gages, car, prétendent-ils avec raison, ils ont besoin de plus de repos pour le bien de leur santé et pour l'effet moral.

Les artisans, les journalistes et les autres semblent préférer généralement un surcroît de soulagement à un surcroît de richesse, ce qui prouve que la fatigue du

travail change si vite qu'elle compense facilement les dédommagements de l'utile.

La même règle semble s'appliquer à tous les emplois mercantiles. Plus un homme s'enrichit, moins il se consacre aux affaires. L'exemple le prouve tous les jours. Le marchand prospère est généralement disposé à donner une forte partie de ses profits à un associé ou à un personnel de gérants et de commis, plutôt que de supporter lui-même constamment le fardeau de la surintendance. L'accroissement du confort et de l'opulence ont une tendance à réduire les heures de travail dans les bureaux de commerce.

On dira peut-être que c'est de la théorie, et que l'histoire contredit ces faits, mais néanmoins l'histoire, tant ancienne que moderne, prouve que l'ouvrier préfère le soulagement à la fortune. Mais, ses besoins grandissant sans cesse, il est obligé de demander des gages proportionnés à ces besoins, et par conséquent, il est obligé de travailler plus fort dans un nombre restreint d'heures et gagner autant d'argent, afin de compenser pour cette perte de temps.

On dira peut-être que la production de certaines de nos industries souffrirait de l'application au Canada de la journée de 8 heures. Mais les braves gens qui se laissent prendre à ce raisonnement fallacieux oublient, ce qui est la clef à l'appréciation juste du sujet, que la demande générale des produits de consommation ne peut excéder la production générale de ces produits, car ils sont en réalité la même chose sous un autre aspect.

On dira encore peut-être que l'ouvrier cherche à restreindre la production par la réduction des heures de travail. Il est impossible de soutenir cette proposition, car la main-d'œuvre ne cherche pas une réduction mais une augmentation des gages, et s'il en était ainsi, la réduction de la production, au lieu d'assurer plus de travail pour les sans-travail, produirait nécessairement, en raison inverse de cette restriction, une diminution de travail, et l'effet naturel de la réduction de la production serait la réduction des gages au lieu d'une augmentation.

Je soutiens que la prospérité de l'ouvrier aussi bien que de l'univers entier dépend de l'abondance et non de la rareté des objets qu'ils produisent, pourvu bien entendu que les heures de travail aient une certaine relation à cette production, afin d'équilibrer ces deux forces.

Si la production excède la consommation, comme à présent, le nombre des sans-travail augmente. Alors, il faut exiger plus de travail. On nous demande où cela va s'arrêter: si l'on vous accorde une réduction d'heures, vous en demanderez une autre. La même question se posait en 1847, lorsque la loi de la journée de 10 heures fut proposée. La réponse est la même: la réduction

des heures est le résultat nécessaire de la surproduction. Prenons le principe de l'intervention du gouvernement. Les principes découlent toujours d'un enchaînement de faits. Les leçons de l'histoire de l'évolution du gouvernement ont amené le philosophe et l'homme de bon sens à croire ces mêmes doctrines: il faut respecter la liberté du sujet de travailler comme il l'entend à l'amélioration de sa condition. S'il y a conflit d'intérêt le bien commun prime le désir de l'individu.

C'est la base de la justice, la leçon de l'humanité, le principe du patriotisme. Mais que le Gouvernement en ceci fixe une limite morale et n'empiète pas sur le petit nombre pour avilir sa dignité d'homme. La loi doit se laisser guider par l'expérience. Chez certaines gens, la politique du laissez-faire doit être tempérée par l'intervention de connaissances acquises par l'expérience, et qui peuvent faire le plus de bien à la société.

Et qu'est-ce que l'expérience nous enseigne? Le duc d'Argyle a répondu de la façon la plus concise à cette question quand il a dit: Les deux plus grandes découvertes du siècle sont: premièrement, l'avantage de la liberté dans le commerce; deuxièmement, la nécessité de la restriction de la main-d'œuvre.

C'est la deuxième découverte qui nous occupe ici surtout. Supposons que la main-d'œuvre soit laissée sans restriction, quel en serait la conséquence sur la vie industrielle? La concurrence entre les producteurs provoque toute réduction possible des prix. Ceci tend à réduire les gages, à employer davantage le travail des enfants, à maintenir les longues heures de travail, etc.

Il suffit que certains patrons peu scrupuleux aient recours à ces procédés pour que leur exemple soit suivi par d'autres.

L'intérêt des patrons s'élève en antagonisme contre celui des ouvriers. Dans le conflit qui s'ensuit, le patron a l'avantage de la position pour forcer ses employés à adopter ses propres conditions. Il a en mains un accroissement de capitaux qui équivaut en vertu à l'organisation systématique.

Quand on laisse ces conditions industrielles suivre leur cours, elles réagissent sur le foyer et sur la condition sociale de l'ouvrier dont le mode d'existence est affecté. C'est une injustice qui ne saurait être tolérée dans aucune société, et c'est une excellente raison de réduire les heures de travail pour équilibrer ces deux éléments de force. Une autre preuve qu'il faut réduire les heures de travail, c'est le nombre des accidents qui arrivent tous les jours, et à quel temps du jour?

Nous trouvons dans des statistiques fournies par les Jésuites en Allemagne, où le maximum de la journée de travail est de

douze heures, les chiffres suivants d'accidents par heure, dans toutes les industries du pays où les ouvriers commencent à travailler à 6 heures du matin et finissent à 6 heures du soir:

6 à 7..	435 par heure.
7 à 8..	794 "
8 à 9..	815 "
9 à 10..	1,063 "
10 à 11..	1,598 "
11 à 12..	1,590 "
12 à 1..	*587 "
1 à 2..	745 "
2 à 3..	1,037 "
3 à 4..	1,243 "
4 à 5..	†1,178 "
5 à 6..	1,306 "

*Et quelques manufactures arrêtent le travail à onze heures et demie.

†Après un repos pour le goûter du midi et plusieurs sont partis.

Ces chiffres montrent que les longues heures de travail fatiguent énormément les ouvriers.

Il est aisé de voir aussi que les heures et les conditions générales de travail sont telles qu'elles usent le corps et l'esprit et conduisent à une vie misérable.

Bien qu'il soit établi que sous le régime de la journée de travail plus courte, les ouvriers travaillent plus fort que sous le régime de la journée plus longue, il n'en est pas moins vrai que le régime d'heures plus courtes et de travail plus ardu impose moins d'efforts au corps que le régime d'heures plus longues et de fainéantise, surtout si les ouvriers sont obligés de travailler pendant 10 heures dans une atmosphère élevée, poussiéreuse et empoisonnée comme celle de plusieurs de nos manufactures. L'augmentation d'efforts pendant les heures de travail a toujours été contrebalancée, et plus que contrebalancée par l'effet restaurateur d'un repos plus long ou de la récréation au grand air. Bien que les ouvriers fassent autant de travail en 8 heures qu'en 10, ils améliorent leur santé et leur force; cela est corroboré par les gérants et les surveillants dans plusieurs de nos plus grandes institutions. Il y a plus de bonheur commun et, dans la plupart des cas, le changement est donné comme un exemple qui a produit les conditions modèles actuelles.

Nous devons considérer que le travail de l'ouvrier n'est pas comme une marchandise ordinaire, comme une balle de coton ou une tonne de fer, bien que souvent on le traite de cette façon. Heureusement, l'opinion publique se réveille de toutes parts rapidement à comprendre cela. Un trop grand nombre de patrons malheureusement dans différents métiers, industries et commerces refusent d'étudier ce côté important de la question.

Ils semblent oublier que leurs ouvriers ne sont pas de simples machines, mais des êtres humains animés d'espérances et de

craintes, d'aspirations et de tous les sentiments communs à l'humanité.

Parce qu'un ouvrier travaille à une machine, son patron ne doit pas le considérer comme faisant partie de la machine; mais il ne doit pas oublier la nature humaine et les aspirations de son employé. C'est avec raison que l'on affirme que la diminution d'heures de travail améliorera les forces physiques et mentales de l'ouvrier. On ne doit pas repousser et écarter insoucieusement toute réforme de nature à produire tels changements ou améliorations dans l'état de millions d'êtres humains. Si ce résultat est obtenu, même en partie seulement, l'élévation d'une plus grande partie de la société doit être du plus grand avantage à toute la nation. Si un homme riche dépense \$1,000 en choses de luxe, l'achat de ces choses n'est pas une aide pour les métiers qui donnent le plus de bénéfices, mais si nous avons 1,000 ouvriers, dépensant chacun \$1, il est plus que probable que la circulation de cet argent stimulera plus d'industrie et de trafic d'une nature plus durable et plus certaine, et dont la communauté retirera de plus grands bénéfices.

On a fait des objections de toutes sortes, et on en fait encore, contre la réduction de la longueur des journées de travail, et une de ces objections est que si l'on accorde plus de loisir aux ouvriers, ils dépenseront leur argent inutilement. Quelles sont les raisons de ces objections? J'espère que nous ne nous considérerons pas inférieurs dans le Canada aux habitants des autres pays. Où sont les chiffres, où sont les statistiques prouvant que si l'on donne plus de loisir à un homme il emploiera mal ces loisirs? Nous savons tous que nos classes ouvrières ont assez d'intelligence pour ne pas gaspiller leur argent et pour être tempérants, plusieurs même sont d'une tempérance totale, et de cette façon ils améliorent leur état de vie et celui de leur femme et de leurs enfants.

Reportons-nous à dix années en arrière et comparons les conditions qui existaient alors et celles qui existent aujourd'hui. Les ouvriers sont-ils moins en état d'exercer leurs droits de citoyens aujourd'hui qu'ils ne l'étaient alors? L'ouvrier est aujourd'hui dans une situation plus avantageuse; il gagne plus d'argent et sa journée de travail est plus courte. Il peut acheter les choses nécessaires à la vie. Il peut habiter dans une maison mieux ventilée et dans un meilleur environnement. Il peut avoir plus d'air pur; il peut cultiver son esprit; il peut donner l'instruction à sa famille, une ambition légitime non pas défendue mais permise par les lois de la nature. Il peut devenir propriétaire, se donner plus de confort dans sa maison et devenir un citoyen respecté. Mais on dira peut-être: Si les ouvriers ont obtenu toutes ces choses par des moyens naturels,

M. VERVILLE.

nous ne voyons pas la nécessité de soulever une discussion dans cette Chambre sur cette question.

C'est vrai, mais ce résultat a été le fruit d'heures de travail plus courtes et de gages plus élevés, et la masse des ouvriers veut et espère aujourd'hui être traitée comme leurs confrères plus privilégiés, et elle demande une réduction des heures de travail. Tous ceux qui ont voyagé dans le Canada et qui ont pris la peine d'observer autour d'eux, ont pu constater que le régime des heures de travail plus courtes sera inévitablement établi tôt ou tard; il faudra céder devant la pression constante des intéressés directs, des travailleurs et de ceux qui reçoivent les profits de travail.

Ceux qui demandent les heures plus courtes sont les mêmes qui ont demandés l'établissement d'un département de travail, du juste salaire, l'abolition du pressurage des ouvriers et du travail des enfants, plus de protection dans les manufactures, meilleures conditions sanitaires, éducation technique, enquêtes dans les différents ouvriers et plusieurs autres choses. Ces mêmes personnes sont constamment accusées de travailler contre la prosterité du pays. Il est prouvé aussi que les journées de travail plus courtes donneront plus de temps aux ouvriers pour s'ingénier à trouver les moyens d'améliorer leur sort. S'ils avaient plus de loisir, ils feraient dans notre pays comme les ouvriers font dans les autres, ils emploieraient bien leur temps. Nous verrions plus de monde dans les bibliothèques et salles de lecture. Si nous avons droit de dire que la possession de loisirs amène un désir plus grand de cultiver notre esprit, nous avons plus de droit encore d'espérer que cette culture de l'esprit rendra les ouvriers plus habiles dans leurs métiers. Des patrons ont constaté un réveil d'intelligence chez les ouvriers, aussitôt après l'établissement de la journée de travail plus courte. Des facultés qui semblaient endormies et vacillantes sous le régime de longues journées de travail se sont réveillées et ont porté plus d'attention et d'intérêt au travail et donné de meilleurs résultats.

Pourquoi la journée de travail serait-elle plus courte? Parce que présentement l'ouvrier est considéré comme une simple machine pour le patron. Vous mettez une machine en marche à 7 heures du matin, vous l'arrêtez pendant une heure le midi pour la huiler et la nettoyer et la faites marcher ensuite jusqu'à 6 heures. Mais la machine humaine est responsable de sa famille; l'ouvrier a des responsabilités; il a des enfants qu'il lui faut nourrir, habiller et envoyer à l'école, payer son loyer avec le petit salaire qu'il reçoit. Lorsqu'il est devenu vieux, on ne s'en occupe guère plus que d'une machine usée. Le fer d'une vieille machine

peut être refondu et servir à d'autres emplois, mais l'ouvrier devenu vieux est généralement jeté aux rebuts de la société. Comme machine il a été de grande utilité et profits pour son patron, mais malgré tout cela, lorsqu'il est usé, on le traite comme un vieil outil. Pendant sa jeunesse il a travaillé 10 heures par jour et quelquefois plus. S'il se trouve maintenant dans la pauvreté la faute en est peut-être au manque d'éducation. Mais a-t-il eu le temps de s'instruire? A-t-il eu le temps de faire instruire sa famille? On dira peut-être qu'il aurait dû s'instruire pendant les soirées?

Mais lorsqu'un homme passe quatorze heures de la journée au travail, est-il raisonnable d'espérer qu'il puisse étudier le soir. La fatigue de son corps n'est quelquefois rien à comparer à la fatigue de son cerveau. Il ne sait jamais s'il travaillera demain; il ne sait jamais s'il vivra assez longtemps sous le toit qui l'abrite avec sa famille, vu qu'il peut être obligé de chercher un emploi ailleurs. Il est possible qu'il y ait quelqu'un de malade dans sa famille, ce qui demande plus de soins que d'habitude. Il est possible que beaucoup d'autres soucis le harcellent continuellement. Cependant, il faut qu'il consacre toute son énergie à son travail quotidien. Est-il possible alors à un être humain de résister bien longtemps dans ces conditions? Tel est son état aujourd'hui. Tel il sera demain, peut-être empiré, et jusqu'à ce que la machine soit partiellement ou complètement détruite. Si une partie de la machine humaine se brise ou devient en mauvais ordre, le patron aide-t-il à la réparer? Non, mais il réparera sa machine matérielle vu qu'elle représente pour lui un certain capital, et que pour la remplacer il lui faudra dépenser de l'argent. Mais la machine humaine, l'ouvrier, peut être remplacé une heure après qu'il ne peut plus servir, sans qu'il en coûte rien au patron; c'est ce qui arrive généralement.

Et cependant quelques-uns disent: Pourquoi raccourcir les heures de travail Parce que sous le régime actuel des longues heures de travail, un grand nombre d'ouvriers ne sont pas employés, et c'est l'homme sans ouvrage qui fixe les gages de celui qui travaille. Les machines ont augmenté la capacité de production de l'ouvrier, auquel en justice on devrait accorder un peu de loisir. Si la journée de travail était plus courte il resterait plus de temps pour le développement de l'esprit et de l'intelligence.

Le niveau de la vie dont dépend la prospérité serait élevé.

Le contribuable pourrait donner de l'ouvrage aux cheminaux.

Les surmenés reprendraient courage.

Les familles auraient plus le temps de se connaître.

Le désir des boissons stimulantes qui est causé par les longues heures de travail disparaîtrait et la cause de la tempérance y gagnerait.

Les citoyens ayant plus de temps pour comprendre leurs devoirs les rempliraient mieux et deviendraient meilleurs.

Un autre côté de la question, et qui est de la plus grande importance, au sujet de la restriction des heures de travail, est le sort de la femme et de l'enfant.

Ce n'est pas mon intention de m'étendre longuement sur ce sujet aujourd'hui. J'espère que d'autres membres de cette Chambre le traiteront avec talent. Cependant mon devoir m'oblige de dire quelques mots afin de permettre aux autres membres de la Chambre d'exposer la nécessité de la diminution des heures de travail surtout de ce côté-là. Nous sommes-nous jamais arrêtés à songer que l'enfant qui travaille dans une manufacture sera l'homme et la femme de demain? Avons-nous jamais réfléchi qu'ils seront la génération future?

Avons-nous jamais réfléchi que c'est à eux qu'incombe le devoir de veiller au développement d'une puissante nation? Nous sommes-nous jamais demandé si nous avons agi dans un esprit de progrès et en vue des générations futures?

Quel est le député ici qui, à titre de membre de ce conseil de la nation ou à titre de citoyens, peut affirmer qu'il a fait tout ce qui est en lui pour soulager la misère et les souffrances de milliers de femmes et d'enfants qui usent leur existence dans ce travail d'atelier?

Il est regrettable, à mon avis, que dans le monde économique si peu d'hommes se préoccupent des conditions de cette existence.

Sur le même plan que le devoir personnel vient le devoir envers la société et, je l'espère, dans un prochain avenir, le Gouvernement s'occupera de toutes ces questions sociales et un certain nombre de députés consacreront quelques heures, chaque semaine, à l'étude de cette question qui constitue le grand problème du jour.

M. G. A. TURCOTTE (Nicolet): En prenant la parole pour exprimer mes vues sur cette question, je n'ai pas l'intention d'infliger à la Chambre un long discours; je me propose tout simplement d'ajouter quelques courtes observations au discours si brillant que vient de prononcer mon collègue (M. Verville). L'éloquence dont vient de faire preuve le représentant de la classe ouvrière dans cette Chambre, démontre parfaitement ce que l'éducation peut accomplir au sein des classes laborieuses du pays, et le haut degré de développement qu'elles peuvent atteindre dans les circonstances favorables. Je félicite sincèrement mon collègue de l'habileté qu'il a déployée en traitant ce problème qui est d'un si haut intérêt pour nous en ce moment.

Je suis bien aise d'être appelé aujourd'hui à porter la parole dans cette enceinte législative sur une question de si haute importance et je suis fier d'être appelé à donner et prêter mon appui à ce mouvement en faveur de la journée de huit heures, ce problème ouvrier qui pousse la collectivité à améliorer, au point de vue social, la situation de milliers d'ouvriers qui constituent le point d'appui de la démocratie.

Dans ma jeunesse, j'ai puisé à la source de l'éducation paternelle la connaissance et l'amour de la véritable démocratie, et je le répète, je suis heureux de pouvoir tenter un effort en faveur de cette cause. Le mouvement en faveur de la journée de huit heures est le résultat direct de la prospérité et du développement intellectuel qui vont sans cesse croissant parmi les travailleurs, dans toute l'étendue du monde civilisé; ce n'est pas un engouement passager créé par quelques agitateurs, c'est plutôt le retour vers un état de choses qui régnait dans le monde, aux siècles primitifs et jusqu'au 13e et 14e siècles. L'Angleterre, plus avancée que les autres nations dans son développement industriel, a puissamment coopéré à la solution des nouveaux problèmes des temps modernes et aujourd'hui, cette agitation en faveur de la journée de huit heures se propage en Angleterre, dans l'Europe occidentale et aux Etats-Unis. Tout le mouvement intellectuel qui eut pour aboutissement la grande révolution française, avait pour principe la haine conçue pour la tyrannie du passé et une irréductible hostilité envers ce régime. Partout, les hommes voyaient s'ouvrir avant eux la possibilité de champs d'action nouveaux et plus étendus; chacun nourrissait au plus intime de son être cette espérance qui stimule le courage et on brûlait du désir de briser les chaînes héréditaires du despotisme.

Cette grande commotion sociale eut son retentissement dans le monde entier et le résultat, c'est qu'une ère de plus grande liberté et d'importantes concessions s'ouvrit pour l'humanité en général et pour les classes ouvrières en particulier. A dater de ce moment, la démocratie eut conscience de sa force; la grande voix du peuple domina toutes les autres clameurs, demandant le redressement d'abus profondément enracinés et réclamant plus de protection et une plus large part de bien-être. L'Angleterre a puissamment travaillé au progrès des classes ouvrières et il existe aujourd'hui dans ce pays un code complet, détaillé et volumineux pour la protection des classes ouvrières.

Monsieur l'Orateur, la question de la journée de travail de huit heures a été étudiée ici au point de vue statistique et économique; aussi me voverai-je à dire quel-

ques mots, en ce sens, me proposant d'étudier sous un autre aspect la théorie de la diminution des heures de travail, mouvement tout aussi important à mes yeux, puisqu'il tend à élever le niveau de la classe ouvrière, au moyen de l'éducation et en lui donnant une plus large part de repos, de confort et de liberté. La question dont la Chambre est saisie constitue une nouvelle orientation vers le champ de l'économie politique, puisqu'on demande seulement que cette réforme s'applique aux employés de l'Etat, et à mon avis, le parti libéral en adoptant cette réforme, prouverait le vif intérêt qu'il porte au bien-être des classes ouvrières; en outre, cette initiative serait acclamée avec bonheur parmi les milliers de citoyens qui constituent la grande armée des travailleurs.

Mais, il va sans dire, le débat actuel se présente sous un autre aspect, il invoque un autre problème qui fait contrepoids et cela ramène la question au point réel. Sans aucun doute, l'attitude du Gouvernement en faveur de la diminution des heures de travail ouvrirait la porte toute grande à la demande d'une législation tendant à généraliser le système et c'est alors que se dresseraient devant nous les forces formidables des manufacturiers et des industriels. Le capital et le travail se trouveraient alors en présence et se livreraient une grande bataille.

Le député de Maisonneuve (M. Verville) a victorieusement prouvé que le capitalisme et le travail n'ont rien à perdre à la réduction des heures de travail. De nombreux essais ont prouvé que cette réforme ne provoque pas la diminution de la production et n'en relève pas le prix. Il a été établi que l'adoption de ce système n'a pas influé sur les prix ni réduit le volume du commerce. Dans quelques cas, il s'est effectué une réduction dans les bénéfices, mais cela tient sans doute au fait que les concurrents industriels avaient toute liberté de tenir leurs ateliers ouverts plus longtemps. Nulle part l'adoption de la journée de huit heures ne semble avoir abouti au désastre économique.

Les plus hautes autorités en matière d'économie politique affirment que les réductions successivement effectuées dans les heures de travail au Canada ont abouti, après un court intervalle, à l'accroissement général de la productivité individuelle et bien souvent on a constaté qu'en dix heures de travail, les ouvriers accomplissaient une tâche supérieure à celle réalisée par leurs prédécesseurs en douze heures.

La possibilité de maintenir le chiffre de la production, dans son intégralité, nonobstant une réduction des heures de travail, peut sembler chose incroyable aux yeux d'un grand nombre; cependant, la preuve de ce fait est tellement évidente

qu'elle fait taire le doute. En présence de l'expérience acquise et devant les incontestables témoignages venant de toutes les parties du monde, il semble désormais impossible de conclure, au simple point de vue de la théorie, que la réduction des heures de travail doit nécessairement aboutir à la diminution de la production. M. John Rae, un écrivain éminent qu'on cite souvent en pareille matière, a indiqué les conséquences probables de la réduction des heures de travail, dans un article très documenté publié dans la "Contemporary Review" d'octobre 1891, où il fait voir que les longues heures de la journée de travail dans nombre d'occupations et de professions industrielles est surtout un produit de ce siècle, fruit du système des fabriques figurant dans le cortège de la révolution industrielle.

Dans les cours des soixante années dernières, dit-il, l'enseignement qui s'est graduellement dégagé des faits, c'est que la prolongation des heures de travail, système tendant à saper la vitalité des classes ouvrières en Angleterre, constitue une grave erreur financière, au point de vue de l'intérêt même de l'industriel.

L'auteur cite ensuite de nombreux témoignages appuyés sur des expériences réelles et prouvant qu'un ouvrier en huit heures peut faire d'aussi bonne besogne qu'en neuf ou dix heures ou davantage; et il prétend que les sources d'où est sorti le progrès compensateur dans la valeur personnelle du travailleur au cours des expériences précédentes, sont loin d'être épuisées.

Parmi les sources qu'il mentionne figurent l'augmentation de l'énergie, du contentement et de l'intelligence chez l'ouvrier, l'économie de temps perdu pour cause de maladie, par manque de ponctualité et par interruption du travail aux heures des repas.

Mais, demande-t-on, comment se fait-il que la réduction des heures de travail n'influe pas sur la puissance de production? C'est que cette réduction des heures de travail a son retentissement sur l'énergie vitale et sur les forces intellectuelles des ouvriers, qui trouvent bientôt le secret de compenser la diminution des heures de labeur par le perfectionnement de leurs méthodes de travail. La maîtresse question se rattachant à une plus ample réduction des heures de travail est celle de l'effet probable qui résulterait de la réforme, au point de vue de la valeur personnelle des ouvriers. Si la réduction des heures de travail devait aboutir à la diminution de la puissance de production, il s'ensuivrait aussi une diminution des bénéfices et des salaires; or, les salaires rémunérateurs sont tout aussi nécessaires au perfectionnement de la classe ouvrière que l'augmentation des heures de repos. Mais il est possible qu'en

réalité, la diminution des heures de labeur ne soit pas synonyme d'une moindre productivité; car cette réduction pourrait tellement améliorer la qualité de la main-d'œuvre que la production obtenue dans une courte journée pourrait égaler la production d'une longue journée de travail.

Un industriel français disait un jour à M. Guizot, un des plus célèbres historiens et hommes d'état en France: "Nous avons l'habitude de dire que c'était la dernière heure de travail qui nous faisait réaliser notre bénéfice, mais nous avons appris depuis que c'est la dernière heure qui mangeait nos profits". Voilà un aveu des plus significatifs et des plus concluants.

La majorité des écrivains sur cette question d'économie politique s'accordent à dire que le mouvement en faveur de la journée de huit heures devrait obtenir la reconnaissance légale de l'intérêt social collectif, dans toutes entreprises de main-d'œuvre, et on reconnaît, en général, que nulle autre puissance que le Parlement ne saurait effectuer de réduction efficace.

Si cette question aboutit à un résultat favorable, ce gouvernement libéral, à mon avis, devrait tenter un généreux et sincère effort, dans le but d'assurer la solution de ce problème si intéressant et si important; d'ailleurs, l'Etat n'a-t-il pas le devoir de donner l'exemple en ce moment?

Je ne me propose pas de donner plus de développement à mes observations sur le système de la journée de huit heures, mais si nous admettons comme nous portons à le croire la preuve établie et les saines théories en matière d'économie politique, si nous admettons, dis-je, que la journée de huit heures de travail ne saurait porter atteinte à la prospérité du pays et de la nation en général, tandis que cette réforme peut certainement influencer très favorablement sur leur élévation morale et sociale, alors je le demande, les chefs du peuple n'ont-ils pas le devoir de veiller à la protection de cette grande armée des travailleurs, et cela soit au moyen de concessions obtenues des patrons, soit par l'entremise des syndicats ouvriers ou au moyen de mesures législatives?

Il faut se rappeler que la société humaine est un corps moral qui possède un cœur, tout comme l'individu; c'est ainsi que s'exprime Victor Cousin. La générosité, la bonté, l'esprit de justice doivent par conséquent se trouver dans tout l'organisme politique.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je vais aborder la question de la réduction des heures de travail sous un autre aspect: je vais l'étudier au point de vue du bien-être qui en résulte pour les classes laborieuses, en leur donnant le temps et les loisirs voulus pour s'instruire, ce qui a pour résultat de rendre chaque individu en état de porter un jugement sur les grandes questions

que le Parlement est appelé à décider. Tout citoyen au pays est pour ainsi dire appelé à participer à l'œuvre de l'Etat.

Mais les hommes qui sont ainsi appelés à gouverner sont-ils capables de comprendre la tâche qui leur est confiée ? Tous les hommes publics raisonnables et expérimentés répondront unanimement qu'un grand nombre de nos compatriotes ouvriers, dans les conditions actuelles de l'industrie, ne sont pas en état de se former une opinion juste, consciencieuse, et exacte sur les questions que l'on discute. Et où se trouve le remède au mal sinon dans l'éducation des forces intellectuelles du corps électoral. Une journée de travail de huit heures accordera plus de loisir à l'ensemble des électeurs et ainsi des milliers d'entre eux qui appartiennent aux classes laborieuses auront la facilité d'acquérir de la compétence pour comprendre leurs devoirs de citoyen.

N'oublions pas que le pouvoir de gouverner repose sur le plus grand nombre qui sont les véritables maîtres du pays quand vient le jour du vote et reconnaissons qu'il est nécessaire d'instruire de tels maîtres en leur donnant la possibilité de réfléchir et de se rendre compte des responsabilités importantes qui font partie de leurs prérogatives suprêmes. Les ouvriers ne sont pas de simples machines que l'on use, je pourrais dire mésuse, jusqu'à ce qu'elles soient complètement hors de service et que l'on jette ensuite. Non, ce sont des être humains qui ont des espérances qui leur sont chères, des craintes, des aspirations légitimes, des sentiments et ce sont là des attributs qui sont tous communs à l'humanité.

Dans ce pays, monsieur l'Orateur, quand l'énergie humaine en est arrivée à atteindre une activité aussi vertigineuse, quand les aspirations à la richesse, au confort et à la jouissance sont transformées chez les individus, comme dans toutes les classes de la société, en un combat passionné emportant l'humanité vers un état de choses plus parfait, on doit se souvenir qu'un des espoirs qui sont le plus brillant de promesses pour les conditions futures de la race humaine, c'est la véritable amélioration de l'homme. Les ouvriers qui forment la plus grande partie de la communauté doivent recevoir un certain nombre d'heures de liberté qu'ils seront portés, dans la suite des temps, à consacrer à l'instruction. En le faisant, ils élèveront leur niveau moral, intellectuel et physique. Dans leurs heures de loisir, ils seront capables aussi de fréquenter d'une façon plus intime les classes plus élevées et plus raffinées de la société, et ils en tireront de grands avantages pour eux-mêmes et aussi pour la communauté en général. Cette perspective peut paraître une utopie à ceux qui n'ont ni foi ni espérance en la doctrine

M. G. A. TURCOTTE.

démocratique, mais je ne suis pas de ce nombre et je crois sincèrement que tôt ou tard les idées que je défends aujourd'hui, seront d'un aide puissant pour le développement du progrès national dans tous les pays civilisés. Je ne crois pas que je fasse erreur quand je prétends que le progrès futur du monde repose principalement sur le plus ou moins de bonne volonté des législateurs pour développer l'éducation des classes humbles.

Que l'on permette à l'ouvrier de se familiariser avec les grandes leçons de l'hygiène; apprenons-lui les devoirs qui incombent au chef de famille; inculquons-lui la connaissance qui convient à un citoyen et insistons fortement pour qu'il se fasse un point d'honneur d'accomplir fidèlement et scrupuleusement ce qu'on attend d'un membre de la souveraineté. Pour y arriver, monsieur l'Orateur, il est absolument nécessaire qu'un nouvel horizon soit ouvert aux regards des classes laborieuses, que des heures de repos et de liberté leur soient accordées pendant lesquelles les ouvriers seront en état d'étudier et de comprendre que leur énergie ne doit pas être dirigée de façon à améliorer leur habileté de travailleur, mais qu'il leur appartienne aussi de devenir des citoyens utiles et compétents et des hommes dans la plus large acception du mot. Les heures de liberté accordées au travailleur éveilleront en lui de nouvelles facultés qui seront tout au bénéfice du corps social et quand le jour viendra où des milliers d'ouvriers se présenteront devant l'urne électorale pour y déposer leur vote, le pays aura l'assurance que le jugement rendu par cette grande partie de la communauté, sera donné par des hommes capables de distinguer avec un esprit ferme et une intelligence cultivée les grandes questions politiques que l'on discute en leur présence.

Dans un pays comme le nôtre où notre organisation politique est calquée sur la constitution anglaise, la plus admirable de toutes les constitutions du monde, je n'hésite pas à dire qu'il est de toute importance que le peuple soit convaincu de la supériorité de l'autonomie soit dans une sphère individuelle, soit dans le domaine de la famille ou à l'atelier ou dans les relations entre citoyens. Tout homme devrait donc être guidé par des principes qui comprennent le respect et la dignité humaine, ce qui comporte qu'il ne faut rien faire contre la liberté du citoyen et qu'il faut aimer son pays.

Tels sont, monsieur l'Orateur, les principes d'une saine démocratie que l'enfant devrait apprendre à l'école, car leur connaissance deviendrait de plus en plus nécessaire à mesure que le temps s'écoule en constatant la grande évolution économique de la société en général.

Le droit de vote étant généralisé comme

il l'est aujourd'hui, et se développant de plus en plus dans les masses, c'est assurément faire reposer le pouvoir sur le peuple en général et quelle en sera la conséquence, si des problèmes politiques difficiles doivent être discutés, examinés et résolus sans appel par une majorité d'électeurs ignorants et qui n'ont aucune idée de ce qu'on leur soumet.

Il faut apprendre les devoirs de l'électeur et il est absolument nécessaire que l'homme qui vote, connaisse ce qu'il a à faire de façon à ce que son action soit de quelque utilité pour lui et pour son pays. Si nous restons ignorants, nous croyons tout ce qu'on nous dit et un parti quelconque peut s'imposer à nous et nous transformer en partisans aveugles; si nous sommes instruits, un homme pense et réfléchit avant de déposer son bulletin dans l'urne, il sait ce qu'il fait, et en conséquence il se conduit comme un véritable citoyen.

Toute tentative d'amélioration de l'état des classes laborieuses qui, finalement n'élève pas leur degré de confort et ne développe pas leur capacité intellectuelle sera inutile et tout ce qui contribue à les diminuer devrait autant que possible disparaître.

Notre constitution accorde au peuple la grande et sublime mission de gouverner par le suffrage et il est d'importance vitale que ce peuple, dans les mains duquel repose la destinée du pays, soit digne par son éducation de remplir ce devoir souverain.

Ce devrait être l'effort tenté par chaque nation pour former autant que possible des citoyens heureux et satisfaits et on ne devrait pas négliger les efforts qui contribuent d'une façon ou de l'autre à amener cette transformation. La nation a un intérêt immédiat à s'assurer de l'amélioration de la santé, de l'éducation, de la moralité et du bien-être de toute la communauté. L'amélioration des classes laborieuses est aujourd'hui une question fondamentale qui intéresse toute nation en tant qu'elle traite de sa suprématie comme nation. La récompense de la suprématie industrielle sera accordée à la nation qui forme par une politique sage, une classe de travailleur honnête opiniâtre, confiante en elle-même et intelligente. De même qu'un ouvrier isolé créé de la richesse plus qu'il n'en a besoin, de même il augmente également la richesse et la prospérité de son pays. La civilisation et le progrès reposent aujourd'hui, plus que jamais, sur l'intégrité, l'honnêteté, la prospérité de la famille. Le confort de la maison et de la vie de famille doit être accordé aux ouvriers de façon à rendre indissolubles les liens de la famille formés par la fréquentation intime et incessante du père et des enfants. La famille est le plus admirable des gouvernements et c'est dans son sein

que les enfants, les citoyens de demain doivent apprendre les leçons de la sagesse et de l'expérience et bien se persuader que la prospérité de la société est basée sur celle de la famille.

Le père est l'éducateur naturel à la maison, et c'est pour mieux remplir son devoir qu'il réclame quelques heures de repos et de liberté. Adoptons la réforme des "huit heures de travail" telle qu'elle a été présentée aujourd'hui en Chambre et tôt ou tard elle produira une influence salutaire sur l'opinion publique, j'en ai le ferme espoir, qu'elle pourra persuader à nos législateurs, qu'il est de saine politique d'en faire bénéficier tous les ouvriers de ce pays. Une législation aussi libérale accorderait à des millions de travailleurs fatigués une heure ou deux de repos qui seraient autrement employées au labeur; elle permettrait à beaucoup de ceux qui sont pliés sous le labeur monotone quotidien, d'avoir accès à une vie plus large dont ils sont aujourd'hui inexorablement exclus; elle protégerait les générations futures de la race contre la dégénérescence physique et la décadence morale; elle rendrait plus brillantes les existences de ceux qui ont travaillé et un grand nombre d'entre eux pourraient bénéficier de l'éducation, des vacances et de l'entraînement. En terminant je demande pour la classe qui travaille péniblement sa part de législation bienfaisante et philanthropique comme une part essentielle de notre organisation sociale. Je plaide la cause de ceux qui travaillent, qui se fatiguent, qui peinent et souffrent de jour en jour, et réclament leur part légitime, quoique petite, de ce dont jouissent largement ceux qui sont plus fortunés.

N'oublions pas, je le demande humblement, que c'est le devoir de ceux qui sont actuellement au pouvoir non seulement de légiférer sur les questions vitales qui intéressent actuellement la communauté, mais c'est aussi d'une importance vitale pour tous qu'une loi soit faite pour préparer la prospérité future de la population en général et la question qui est aujourd'hui à l'examen est telle qu'elle est la pierre angulaire de la formation future d'une législation plus favorable, plus large et plus démocratique. C'est à nous qu'il appartient de préparer l'avenir; il sera ce que nous l'aurons fait nous-mêmes.

Quand nous entendons parler pour la première fois de l'ouvrier dans l'histoire, il se présente à nous comme un simple serf, mais cette condition ne dura pas longtemps car elle était condamnée par sa nature même à disparaître. Après des siècles d'efforts incessants et de durs combats, l'ouvrier a été débarrassé de la marque de l'infériorité légale et il a conquis sa liberté. Mais je suis fâché de dire que les ouvriers du XXe siècle sont encore des esclaves; par certain côté ils ne sont plus sous le fouet de mai-

tres impitoyables, c'est vrai, mais ce sont des serfs en beaucoup de cas, par suite des exigences des conditions actuelles de travail.

Des milliers d'enfants de nos concitoyens ouvriers, dans la plupart de nos grandes villes, n'ont jamais encore vu leur père à la lumière du jour. Aux yeux de ces enfants, leur père n'est pas autre chose qu'un serf qui n'a aucun temps à consacrer aux fonctions de la famille et aux devoirs paternels. Avons-nous raison de trouver juste cette condition de la vie industrielle? N'oublions pas que le corps social n'a pas de meilleures garanties de son amélioration future que la bonne éducation intellectuelle et morale que les enfants reçoivent au sein de la famille.

Elevez le niveau de l'éducation du peuple, et vous aurez de meilleurs citoyens, capables de se rendre compte de la valeur de leur droits et de leurs devoirs. A mesure que l'éducation se répand, les malheurs de tous genres, disparaissent sinon complètement du moins sont considérablement diminués. Laissons prendre à l'intelligence le premier rang et nous trouverons alors des hommes bien informés, des lois qui régissent les conditions sociales et industrielles; la violence et le désordre disparaîtront. Nous contemplerons l'accord final d'un grand nombre de difficultés industrielles et nous arriverons à résoudre la plupart des problèmes du travail. Le capital et le travail en arriveront à mieux se comprendre mutuellement et les grands bouleversements qui agitent l'édifice social de temps à autre, jusque dans ses fondements, disparaîtront.

Pasteur, l'immortel Pasteur, un des génies les plus étonnants que l'humanité ait jamais produit, Pasteur, dont l'intelligence semble avoir été tout spécialement éclairée par les rayons de la sagesse et de la science divines, disons-le à la gloire de la France, Pasteur prétend que la paix et la science l'emporteront sur la guerre et l'ignorance; que toutes les nations s'uniront, se concerteront, non pour détruire et ruiner, mais pour édifier et améliorer, et cet avenir appartiendra à ceux qui auront travaillé à l'élevation des classes ouvrières, en les mettant à même de s'instruire, à ceux qui auront travaillé à diminuer les souffrances de l'humanité. L'ouvrier a l'incontestable droit d'exiger un traitement pour le moins aussi favorable que toute autre classe de la société. Donnons donc l'exemple, soyons les premiers à faire un pas dans la direction du raccourcissement de la journée de travail, afin de mettre les ouvriers à même de travailler à leur développement intellectuel. Ce pas en avant vers le progrès entre incontestablement dans les vues d'une Providence désireuse de favoriser par ce nouveau moyen la marche de l'humanité vers le progrès à la fois économique et intellectuel.

M. G. A. TURCOTTE.

Jusqu'ici le législateur s'est préoccupé beaucoup moins d'assurer le bien-être des classes bourgeoises et dirigeantes de la société. Toutefois, j'observe que le parti libéral a fait beaucoup plus dans ce sens que nos honorables collègues de la gauche alors qu'ils détenaient le pouvoir; et je suis tout particulièrement heureux de profiter de cette occasion pour féliciter l'honorable ministre du Travail (l'hon. M. Lemieux), d'avoir établi sur une large base de justice un tribunal pour le règlement et l'arbitrage des différends entre patrons et ouvriers.

Je conçois parfaitement que cette agitation en faveur de la journée de huit heures puisse venir avant son temps et devenir une source d'embarras pour le gouvernement, les effets qu'un tel régime peut avoir sur la production et les salaires fournissant un sérieux sujet d'études et de discussion. Mais les tendances économiques dont elle est un indice nous donnent l'assurance que tôt ou tard la question recevra une solution favorable; et j'ose dire qu'il se produirait un vif sentiment d'admiration et d'attachement pour le parti libéral et ses chefs qui ont en mains les destinées du Canada, s'il était accordé une journée plus courte de travail.

M. JOSEPH GIRARD (Chicoutimi-et-Saguenay) (texte): Monsieur l'Orateur, la question que vient de traiter mon honorable ami, le député de Maisonneuve (M. Verville), est bien l'une des plus importantes que puisse étudier cette Chambre, puisque tous les pays du monde sont aux prises avec la solution de ce problème du travail qui, parfois, ébranle la société jusque dans ses bases.

Mon honorable ami est un ouvrier de métier, et représente ici les ouvriers du pays par son titre de président du Congrès ouvrier et par son titre de député, vu que dans son comté le vote ouvrier contrôle les élections politiques. Son expérience est grande, ses études sont considérables et son opinion, par conséquent, doit peser largement dans l'esprit de ses auditeurs qui ont moins étudié cette question que lui. Aussi, je suis certain que le gouvernement a écouté sa parole avec tout le respect qui lui est dû. Mais je comprends qu'il veut surtout discuter ses opinions, car de la discussion jaillit plus de lumière, afin que la classe d'hommes dont il défend les intérêts soit mieux aidée et reçoive plus de justice. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours si bien préparé qu'il vient de faire. Je suis par caractère et par besoin sympathique à sa thèse et prêt, comme lui, à me sacrifier pour améliorer le sort des travailleurs du pays. Comme lui et comme eux je déplore les erreurs et les injustices du capital; comme lui et comme eux je déteste d'être

l'esclave d'un autre et le serviteur de mon semblable qui m'exploite à son profit personnel; comme lui et comme eux je déplore l'état de choses qui veut que je sois miséreux toute ma vie à côté de l'extravagant qui m'aveugle de l'éclat de son faste ridicule et injuste, souvent fruit de rapines plus ou moins criminelles, fruit même du sang, toute chose qui, de temps en temps, soulève un sentiment de révolte et de revendication, s'accroissant d'année en année et bientôt, peut-être, amènera un désastre dans le monde.

La société se déséquilibre bribe par bribe tous les jours, et la nécessité,—suivant les vues impénétrables du Créateur,—des différentes classes d'hommes dans le monde ne paraît pas avoir été voulue par lui, aussi disparate qu'on la trouve aujourd'hui, entre un millionnaire tyran et un pauvre dénué de tout, sa victime. Il faut donc trouver moyen de ramener la société à son état normal, tout en gardant, bien entendu, ce qui est inhérent à la race humaine dans ses conditions diverses, mises en rapport les unes avec les autres, se rendant justice, s'entraident dans une fraternité coopérative, donnant à chacun sa juste part pour sa contribution d'intelligence, d'énergie et de travail. Voilà ce que le député de Maisonneuve désire obtenir et son but est sublime et patriotique. Un des moyens de rendre justice à l'ouvrier est, dit-il, de diminuer le nombre d'heures de travail par jour. Il a appuyé fortement cette thèse avec des données bien préparées, en commençant l'application de ce principe sur les travaux publics payés avec l'argent du pays, par conséquent, fourni en partie par le travailleur lui-même.

Monsieur l'Orateur, je suis un ouvrier moi-même; j'ai travaillé à la journée de dix heures à raison de 80 cents par jour, et j'ai travaillé comme cultivateur sur ma terre. J'ai travaillé dans l'usine manufacturière. J'ai souvent visité diverses manufactures, et je connais le travail agricole par métier. Je connais le travail des chantiers dans la forêt, j'ai été dans ma vie et employé et employeur. Mon père était un travailleur lui-même, cultivateur toute sa vie. Mes relations et mon expérience sont celles des travailleurs, et j'ai l'honneur de représenter ici une population surtout agricole, mais à travers laquelle il y a une proportion notable d'ouvriers de chantiers et de manufactures de produits forestiers dont j'ai l'appui en majorité et la sympathie sincère, et qui ont droit, en honneur, à toute la mienne.

Depuis vingt ans que je suis dans la vie publique, j'ai entendu très souvent traiter cette sérieuse question de travail par diverses personnes de tous les rangs et de toutes les classes. Sans bruit, et pour ma satisfaction personnelle, j'ai étudié ce problème et je crois de mon devoir, monsieur

l'Orateur, de dire ce que j'en pense à un moment aussi important de notre histoire politique.

S'il est insupportable à l'ouvrier d'être le serviteur sans réplique du capital, il est pour moi aussi injuste que le capital honnêtement acquis soit l'esclave de son serviteur. S'il est injuste à l'ouvrier de ne pas recevoir pour son travail la rémunération qui lui est due, il est aussi injuste que le capital soit forcé par un homme ou par un corps d'hommes de payer pour ce travail un taux trop élevé. Il y a donc, ou il devrait y avoir un terrain juste où les deux parties se rencontreraient en amis. La journée de huit heures est-elle le point où se finira la difficulté? Je ne le crois pas, je dirai plus, je craindrais qu'elle serait un plus grand mal.

Le travail manuel ne tue pas; il est une obligation naturelle, et il faut s'y soumettre. Le travail agricole est là, de dix à quinze heures par jour, comme preuve. Et la proportion de la mortalité est là pour prouver que le cultivateur vit plus vieux que les autres classes de la société. Donc, la durée du travail quotidien n'est pas une cause d'épuisement physique. Et puis, pour moi, c'est une proposition absolument sophistiquée que l'assertion—tout aussi solidement établie qu'elle soit—qu'un homme ou une machine peut produire autant et même plus en huit heures qu'en dix heures. Alors, comme conséquence, nous avons de suite une augmentation du coût de la production et nécessairement une augmentation du prix des produits, quels qu'ils soient. Or, si dans le monde il y a des articles dont la valeur marchande peut varier infiniment et se prêter assez facilement à toutes les fluctuations de la Bourse, il y en est qui ont généralement une valeur stable, sans changements appréciables, et ceux-là sont les produits agricoles. Rendons à leur prix de revient toutes les chances possibles d'augmenter sans contrôle, lorsque de l'autre côté, la Bourse laisse la valeur marchande au même point, et bientôt il y aura une crise sérieuse dans le monde, car la population agricole représente la majorité du pays, elle représente l'industrie la plus importante et la plus utile; si nous la forçons à confiner sa production à sa propre dépense personnelle, où irons-nous? Or, pour le cultivateur, il est absolument impossible qu'un homme lui donne autant et plus d'ouvrage en travaillant moins longtemps; par conséquent, le prix de la production va augmenter trop vite et son industrie est menacée dans sa base.

Mais on dit: la journée de huit heures ne sera pas applicable à l'agriculture, elle ne vaudra que sur les travaux publics. Soit, mais une fois entré dans cette voie où nous arrêterons-nous? Pourquoi pas

huit heures partout? Pour moi, cette proposition est dangereuse et a besoin d'être étudiée par tous les ouvriers et les hommes publics avec beaucoup de sang froid et de prudence.

Comme de raison, à toute règle il y a des exceptions; certains ouvrages connus et acceptés ne peuvent être exécutés à raison de dix heures ou huit heures de travail par jour. Ces choses-là sont connues, admises, et personne ne les discute. De même l'enfant qui n'a pas fini de grandir a besoin, lorsqu'il doit travailler pour vivre et aider ses parents, d'être protégé contre un travail excessif qui pourrait le ruiner physiquement. De même, la jeune fille a besoin d'être protégée contre un tel travail aussi longtemps qu'elle n'est pas femme faite. Tout cela est admis et reconnu. Mais lorsque l'homme a enfin atteint son plein développement, lorsque la femme est enfin rendue à l'âge où elle est prête à entrer dans les luttes de la vie, à ce moment, pourquoi ne pas laisser à chacun la voie libre et à l'initiative privée toute la chance possible de s'exercer? Au lieu de l'ouvrage à la journée, à tant d'heures de travail par jour, que l'on dise simplement: Le travail à tant de l'heure et celui qui voudra travailler plus, sera libre, et celui qui voudra travailler moins, sera libre aussi de le faire. L'homme fort et vigoureux travaillera plus longtemps; son salaire sera plus élevé, son ambition sera plus aiguillonnée, sa famille en bénéficiera et tout ira mieux. Le cultivateur travaille dix à quinze heures par jour et vit plus vieux que celui qui travaille moins; l'ouvrier à l'usine ou ailleurs, comme le cultivateur gouverné par son bon sens et l'amour du confort, travaillera plus longtemps sans nuire à sa santé et au profit de son avenir. Et puis, le prix du travail, étant fixé à sa valeur réelle à l'heure, le capital, quel qu'il soit, agricole ou manufacturier, aura sa part de justice, et l'équilibre dans le coût de la vie sera absolument établi. Plus de grèves avec leurs désastres financiers et leur accompagnement de scènes plus ou moins sinistres; plus de ces récriminations continues qui tiennent le commerce trop souvent en suspens et paralysent indirectement les affaires.

Supposons que l'on admette la valeur de cette idée, qui fixera le prix du travail?

Mais simplement une commission du travail composée d'hommes compétents pris dans toutes les classes de la société, où les ouvriers seront représentés. Cette commission siégeant permanemment, revisant chaque année ses échelles de la valeur du travail, acceptées par toutes les parties intéressées, gouvernerait le travail en dehors de tout contrôle politique et rendrait justice à la société.

M. J. GIRARD

Voilà, monsieur l'Orateur, pour moi, le seul moyen de rendre justice à l'ouvrier—de le laisser ce qu'il est: serviteur—mais de lui donner du coup sa liberté en le laissant son maître absolu dans l'emploi de son temps.

Maintenant, faisons des lois pour rendre le travail aussi agréable que possible; que les usines soient absolument construites d'après les plans les plus modernes au point de vue hygiénique et de la protection contre les accidents; forçons les compagnies à payer régulièrement les salaires aux ouvriers, de une à quatre fois par mois, afin d'éviter,—comme on le voit trop souvent malheureusement,—le paiement des salaires, déjà trop petits, retardé pendant des mois pour annoncer des dividendes; que le salaire des ouvriers soit absolument, de droit, garanti par hypothèque de premier rang, privilégié, jour par jour sur le fruit de leur travail, qu'il s'agisse d'un meuble ou d'un immeuble; sans les formalités actuelles qui rendent le privilège illusoire, formalités qui sont la cause de bien des pertes de salaire péniblement gagné par de braves ouvriers, pères de familles; que l'on emprisonne, sans merci, ces voleurs de grand chemin vendant par les rues, dans les journaux ou autrement, au moyen de prospectus faux, des valeurs imaginaires ou de "l'eau" qui n'est pas encore faite; que l'on fixe au capital manufacturier une marge de bénéfice honnête après laquelle l'ouvrier sera appelé avec son employeur à partager; que l'on impose une taxe sur le revenu; que les compagnies et les individus soient forcés de donner accès, annuellement, à leurs livres, à des auditeurs nommés par l'Etat qui, leur donnant le bénéfice légal, feront la part de l'ouvrier et du pays, et de ce moment-là la guerre au capital si intense et si haineuse comme on la voit de nos jours, cessera et les différentes classes de la société se regarderont en amis.

Les grandes richesses qui blessent tant le pays par leur soudaineté viennent nécessairement de la même source: les deniers publics. La dette du pays se compte par centaines de millions de piastres et sera grandement augmentée bientôt. Otez de la circulation tout le montant de cet argent, sans compter la dépense des revenus annuels, où en seraient nos millionnaires? Puisque leur fortune a comme base l'argent public, il est absolument juste, en retour, que l'Etat et la société aient une part équitable de tout leur échafaudage, qui n'existe que par un concours d'énergies et de bonne volonté qu'ils ont dirigées, et alors les pauvres seront moins pauvres, les riches le seront autant, probablement, et la société en général sera moins déséquilibrée.

Je soumetts donc au premier ministre et à cette Chambre, bien respectueusement, que le meilleur moyen d'arriver à un règlement pratique et juste de la question du travail est la nomination d'une commission du travail et l'abolition du travail à la journée, en ajoutant à cela les lois et règlements dont je viens de parler.

En agissant ainsi, le parlement et le gouvernement canadien auront certainement fait un grand pas pour assurer le progrès solide du pays et donner un grand exemple aux autres peuples.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, à cette phase de la session, je n'ai pas l'intention de faire un long discours sur le sujet très important qui a été soumis cet après-midi à notre attention par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) qui représente aussi avec tant de talent, les classes ouvrières dans notre Parlement. Je dois féliciter l'honorable député de l'excellent discours qu'il a prononcé cet après-midi sur la question de la journée de huit heures en ce qui concerne les travaux du gouvernement. Je sais très bien qu'au mois de septembre dernier, le congrès des arts et métiers du Canada, présidé par l'honorable député a adopté un vœu en faveur du principe qu'il a préconisé cet après-midi. Mais, monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de déclarer immédiatement que bien que ce principe réveille en nous un profond sentiment de sympathie et d'humanité, je constate que de très graves difficultés s'opposent à ce que l'on puisse établir l'heureux état de choses préconisé par mon honorable ami. Il est hors de doute qu'en sa qualité de représentant de la nation le gouvernement a pour devoir d'augmenter autant que possible les agréments de la vie familiale de l'ouvrier, et de multiplier les occasions qu'il peut avoir de s'instruire, de se perfectionner et de se reposer. A ce propos, je puis rappeler à la Chambre qu'il y a quelques années, le département du Travail, lorsqu'il ne comptait encore que quelques mois d'existence, a institué une enquête sous le sceau royal, au sujet des problèmes ouvriers dans la Colombie-Anglaise, et que le résultat en a été que le rapport du sous-ministre du Travail, M. Mackenzie King, maintenant député à la Chambre des communes a fortement recommandé l'adoption d'une législation provinciale en faveur de la réduction des heures de travail dans les mines de la Colombie-Anglaise. Je suis heureux de dire que la province de la Colombie-Anglaise a adopté cette législation et que, dans les mines de cette grande province, l'une des plus riches de l'empire britannique, une loi britannique, une loi fixant à 8 heures la durée de la journée de travail est maintenant en vigueur. Il en est de même dans

la province de l'Alberta, où l'on a ouvert récemment de précieuses houillères.

Mais, en ce pays, comme dans d'autres pays, cette question en est encore à l'état d'expérimentation. On l'a adoptée dans certaines industries. Dans presque tous les états de la république américaine, il existe aussi une loi limitant à 8 heures la durée de la journée de travail, mais cette loi ne s'applique qu'à certaines industries. Par exemple, dans quelques-uns des états de l'Ouest, on l'a adoptée pour les travaux d'irrigation; dans les états miniers, on l'a adoptée pour les mines, et ainsi de suite. Dans quelques-uns des grands états manufacturiers, on l'a adoptée, mais seulement pour certaines grandes industries. En général, les travaux de la ferme et la domesticité en ont été exceptés. Il est vrai qu'il y a aussi dans les statuts fédéraux des Etats-Unis une loi de huit heures; mais, d'après ce que nous savons au département du Travail, elle n'est guère appliquée. Elle est appliquée dans les états où elle s'entrecroise, pour ainsi dire, avec la législation de l'état. En vertu du bill présenté l'an dernier par mon honorable ami, bill qu'il a dû laisser tomber cette année, et qu'il a l'intention, si j'ai bien compris, de proposer l'année prochaine.

M. R. L. BORDEN: Est-il entendu qu'il en pressera l'adoption l'année prochaine avec la vigueur dont il a fait preuve cette année et l'année dernière?

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami sait qu'un grand nombre de bills d'intérêt public ont été abandonnés cette année. Pour un bon nombre de raisons évidentes l'honorable député de Maisonneuve n'a pu insister pour faire adopter ce bill, comme il aurait voulu insister; mais je prendrai ma part de responsabilité pour cela, et mon honorable ami me pardonnera si j'entreprends de donner une explication personnelle. Au commencement de la session, lorsque l'honorable député de Maisonneuve était prêt à présenter son bill, il m'a été malheureusement impossible d'être présent à cause de la maladie de mon fils; et je puis dire à mon honorable ami que ce n'est pas là une excuse inventée pour les besoins du moment. Je puis assurer mon honorable ami qu'en deux ou trois occasions différentes, l'honorable député de Maisonneuve a été obligé de laisser son bill sur le feuilleton parce que j'étais absent par suite de maladie dans ma famille, et je prends la responsabilité de ce retard. Je suis certain que mon honorable ami en croira ma parole.

Je n'aurais pas donné cette explication personnelle, si je n'étais pas sûr de cela. De fait, je puis dire que c'est grâce à mon intervention si mon honorable ami a pu au-

jourd'hui soulever cette question sous une autre forme.

M. MADDIN: Puis-je demander à l'honorable ministre si c'est à cause de son absence de cette Chambre que l'on n'a pas insisté sur l'adoption de ce bill durant la dernière session qui a duré huit mois, durant lesquels ce bill a figuré sur le feuilletton au nom de l'honorable député de Maisonneuve?

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami sait très bien que l'honorable député de Maisonneuve est président du Conseil des Arts et Métiers, un corps très important, qu'il a lui-même, au dernier congrès ouvrier, à Halifax, proposé un vœu en faveur d'une loi de huit heures. Ses vues à ce sujet sont bien connues et si, par accident ou autrement il lui a été impossible de presser l'adoption de ce bill devant la Chambre, je crois que mon honorable ami ne devrait pas en profiter pour reprocher à l'honorable député de n'avoir pu faire adopter ce bill. Dans tous les cas, c'est là un point peut important et je ne crois pas que nous devions nous attarder à le discuter. Je dis ceci avec toute la considération due à l'objection de mon honorable ami.

M. VERVILLE: Si l'honorable ministre veut me permettre. La raison pour laquelle je n'ai pas proposé ce bill durant la session de huit mois, l'année dernière, c'est que, comme un grand nombre d'autres bills d'intérêt public inscrits au feuilletton, ce bill n'a pas eu l'occasion d'avoir son tour et je suis dans la même position que cette année.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans tous les cas, il faut admettre que mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) ne peut gagner aucun avantage politique en poussant cette affaire ou en ne la poussant pas cette année.

M. HENDERSON: Le ministre veut dire sans doute que, vu qu'il n'y a pas d'élection à l'horizon, il ne saurait y avoir d'avantage politique à pousser le bill maintenant.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne crois pas que cette conclusion soit loyale. Si mon honorable ami de Maisonneuve n'était mu que par des considérations politiques, il aurait poussé son bill avec beaucoup de vigueur à la dernière élection.

Mais sa conduite est inspirée par des motifs humanitaires et c'est pourquoi je l'admire.

M. BARR: L'honorable ministre lui donnera-t-il son appui pour faire adopter le bill l'an prochain?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne crois pas qu'on puisse exiger que je m'engage à appuyer un projet de loi avant de l'avoir étudié. Quand j'aurai vu le bill, à la pro-

chaine session, je dirai ce que j'en pense, à moins que ce soit un autre qui ait l'avantage d'être ministre du Travail.

M. MADDIN: L'honorable ministre entend-il dire que durant les deux sessions que ce bill a été sur l'ordre du jour, et durant les entrevues et les consultations qu'il a eues avec l'honorable député de Maisonneuve, il n'a jamais lu le bill.

L'hon. M. LEMIEUX: Je l'ai lu l'an dernier et cette année, et je n'ai aucune hésitation à déclarer que je ne l'appuierai pas dans sa forme actuelle, mais je répète que c'est un projet de loi qui mérite d'être examiné et étudié. Mon honorable ami, j'en suis certain, ne voudrait pas s'engager inconsidérément à appuyer un projet de loi avant d'avoir la certitude que c'est un projet désirable qui mérite d'être adopté. Le principe en jeu est excellent, mais il y a des objections à la proposition de mon honorable ami. Dans le projet de loi qu'il a l'intention de proposer à la prochaine session, il demande que la journée de huit heures soit obligatoire sur tous les travaux de l'Etat, mais nous savons bien que les associations ouvrières ne s'en tiendront pas à cela. Ces associations ne se contentent pas de la journée de huit heures sur les travaux de l'Etat. Dans la résolution adoptée à la dernière réunion tenue à Halifax, elles demandent que le même principe soit appliqué à tous les travaux.

Si le Parlement adoptait la journée de huit heures sur les travaux de l'Etat, cette loi serait en conflit avec les lois provinciales actuelles. Nous ne pouvons imposer la journée de huit heures que sur les travaux de l'Etat, car les contrats entre particuliers relèvent du droit civil et sont du ressort des législatures provinciales.

Quelles sont les conditions actuelles? Je suis convaincu que le département du Travail, en adoptant ce qu'on appelle "la clause des salaires courants", a fait ce qu'il y avait de mieux à faire dans les circonstances et dans les limites de la constitution. En vertu de cette disposition, dans tous les contrats et échelles préparés par les fonctionnaires du département, il est dit que l'entrepreneur paiera les salaires courants et adoptera le nombre d'heures en usage, dans la région où les travaux doivent être exécutés. Si, par exemple, la journée de huit heures était adoptée au Manitoba, le département du Travail mettrait dans tous les contrats relatifs à des travaux dans cette province, une clause obligeant l'entrepreneur à payer les salaires courants et à accorder la journée de travail en usage, dans cette province.

De cette manière, notre loi s'harmonise avec les lois provinciales, quant aux heures de travail et aux salaires. A l'exception des mines de la Colombie-Anglaise et d'Alberta, où la journée de huit heures est en vigueur,

M. R. LEMIEUX.

aucune province ne l'a encore adoptée, mais chaque province a des coutumes différentes. Dans certains endroits, par suite des conditions climatoriques, les ouvriers ne travaillent que neuf heures par jour; dans d'autres, la journée est de dix heures, et de onze ailleurs. A certaines saisons de l'année, ne travaillent que sept et huit heures, et à d'autres, neuf, dix et onze heures.

Grâce à cette clause dans les contrats, nous pouvons toujours, sur les travaux de l'Etat, nous conformer aux conditions existantes dans les différentes provinces. Si, au contraire, nous adoptions une loi obligeant les entrepreneurs des travaux de l'Etat à accorder la journée de huit heures, nous nous mettrions en conflit avec les usages établis dans les différentes provinces.

Je considère qu'il est préférable de continuer le système actuel que d'adopter une règle qui mettrait la perturbation dans l'industrie et provoquerait peut-être des conflits, dans certaines parties du pays.

Permettez-moi d'en donner un exemple. Je vois l'honorable ministre des Travaux publics à son siège. Il sait qu'il se fait beaucoup de travaux de dragage dans les différentes provinces de ce jeune pays. Nous construisons des ports et nous travaillons à faciliter les moyens de transport. En ce moment on construit des dragueurs portants; le dragueur est devenu le grand outil de notre prospérité future. Prenons, comme exemple, les usines métallurgiques Polsen (j'ignore si elles sont encore en activité; je les ai visitées, il y a quelques années.

Nous savons tous que beaucoup de choses entrent dans la construction d'un dragueur, des centaines de pièces, grandes et petites; des centaines d'ouvriers concourent à la fabrication de ces grandes machines. Supposons maintenant que le ministre des Travaux publics commande un dragueur aux usines Polsen où plusieurs centaines d'ouvriers sont employés. Dans le même atelier, vous aurez dix ou vingt équipes d'ouvriers, occupés, les uns à la fabrication d'une pièce du dragueur et les autres travaillant pour des particuliers. Cela ne causerait-il pas des froissements, de la jalousie? A la longue, cela ne pourrait-il pas provoquer de graves conflits, si dans une même atelier une équipe d'ouvriers travaillent huit heures par jour et l'autre, dix ou onze heures, pour le même salaire? car je ne suppose pas que l'honorable député de Maisonneuve soit d'avis que les salaires soient diminués.

Maintenant, monsieur l'Orateur, il y a un autre point à considérer. Allons-nous, dans ce pays, introduire la journée de huit heures et continuer à payer les mêmes salaires? Je sais qu'à cela, les associations ouvrières répondront: "Avec une journée plus courte, vous aurez de meilleurs ouvriers, un meilleur travail". C'est vrai, mais celui qui paie les salaires, dira:

"Moins d'heures de travail, moins de salaire."

Si une loi comme celle que demande mon honorable ami était votée, elle aurait pour effet de restreindre, et de restreindre dans des proportions considérables, la main-d'œuvre. Si la journée de dix heures que nous avons actuellement, était tout à coup réduite à huit heures, cela équivaldrait à retrancher d'un cinquième votre force ouvrière, en tant que notre pouvoir de production est concerné. En estimant notre population à 7,000,000 dont 1,000,000 d'ouvriers, cette loi équivaldrait à ordonner la déportation de 200,000 ouvriers. Il me paraît difficile de concilier une pareille proposition avec la politique d'immigration du Gouvernement qui, depuis nombre d'années a toujours tendu à attirer les étrangers dans le pays.

Quant à cette question des salaires, bien que l'honorable député de Maisonneuve, n'en parle pas, comme je l'ai dit, il y a un instant, il va sans dire que l'idée des associations ouvrières est que les salaires pour la journée de huit heures devront être les mêmes que pour une journée plus longue. Si le patron qui obtient actuellement neuf heures de travail par jour de ses ouvriers, est obligé de leur payer le même salaire pour une journée de huit heures, cela veut dire que pour le même prix il n'aura que les huit neuvièmes du travail qu'il obtenait autrefois. En d'autres termes, le prix de la main-d'œuvre sera augmenté de 11 p. 100. Pour le patron dont les ouvriers travaillent dix heures par jour, l'augmentation dans le prix de la main-d'œuvre sera de 20 p. 100.

Cela implique nécessairement une sérieuse augmentation dans le coût de production des articles fabriqués, et des travaux de l'Etat. Dans le cas des articles fabriqués, cette augmentation dans le coût de production ne peut manquer de se faire sentir dans le prix que le consommateur aura à payer.

Dans ces conditions, est-il juste que, dans ce pays où les hivers sont si longs, où patrons et ouvriers ont également à se plaindre de la longueur des hivers, nous adoptions une loi limitant la journée de travail à huit heures, pendant toute l'année? Je me borne à poser la question. Je ne l'ai pas étudiée à fond, mais dans un jeune pays comme le nôtre, où toutes les énergies tendent au développement de nos industries, où il nous faut surmonter les désavantages d'un long hiver, je crois qu'il ne serait pas prudent de diminuer les heures de travail. Une loi de cette nature causerait des torts trop graves à la construction de nos chemins de fer, à la construction de nos canaux, à l'exploitation de toutes nos industries.

Encore une remarque, et je termine. Je répète que je considère cette proposition comme digne d'être étudiée à fond et j'es-

père qu'elle le sera, mais comme je le disais, il y a un instant, je crois que l'adoption de ce projet de loi mettrait nos industriels dans une position désavantageuse pour soutenir la concurrence de leurs rivaux des autres pays. Nous avons à lutter contre des pays où la main-d'œuvre est à bon marché. Tôt ou tard—et je crois que ce sera plus tôt que plus tard—nous aurons à lutter contre les races asiatiques, dans l'industrie, et surtout contre la Chine et le Japon, et encore une fois, je demande s'il est juste pour les consommateurs et les industriels de ce pays d'adopter une loi qui mettrait de telles entraves à l'industrie.

Pour toutes ces raisons, monsieur l'Orateur, je crois que la question demande à être mûrie et que nous devons nous contenter de la laisser dans sa phase expérimentale pendant quelques années encore.

Il n'y a aucun doute que le principe invoqué dans le projet de loi de l'honorable député de Maisonneuve ne peut laisser un homme de cœur indifférent; il intéresse tous ceux qui sont accessibles aux sentiments humanitaires. Mais, comme je l'ai dit, de graves considérations pratiques et nationales s'opposent à son adoption.

Je crois que les provinces ont adopté les lois nécessaires à la protection des ouvriers dans les ateliers, et concernant le travail des enfants. L'opinion publique forcera toujours les grandes industries à accorder des journées plus courtes à leurs ouvriers, comme dans les mines de la Colombie-Anglaise et de l'Alberta. On peut toujours compter sur le sentiment populaire pour imposer aux patrons les réformes nécessaires. Mais, je le répète, au point de vue national, au point de vue des affaires, de graves considérations s'opposent à l'adoption intégrale du principe proclamé par le conseil des associations ouvrières à sa dernière réunion à Halifax.

J'ai l'intime conviction que nous avons trouvé le remède nécessaire, par la loi qui a été adoptée en 1900 par ce Parlement. Je veux parler de la "clause des salaires courants" proposée à la Chambre par mon prédécesseur sir William Mulock, qui a toujours été insérée depuis dans les contrats entre le Gouvernement et les entrepreneurs et qui a donné de merveilleux résultats.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster): Ce que je viens d'entendre me rappelle forcément le dicton: "les belles paroles ne mettent pas de beurre dans les épinards." Je suis certain que ceux qui ont à cœur les intérêts de la classe ouvrière dans ce pays seront désappointés par les déclarations que vient de faire l'honorable ministre du Travail, car elles laissent clairement entendre que les partisans de la journée de huit heures n'ont aucun encouragement à attendre du Gouvernement, ni du parti au pouvoir.

M. R. LEMIEUX.

En ce qui me concerne je tiens à déclarer que j'approuve cordialement le principe et la mise en pratique de la journée de huit heures. Je pense qu'il convient que ce Parlement donne l'exemple à tous les maîtres et patrons du Canada, comme il l'a déjà fait en insérant dans les contrats du Gouvernement la clause dont vient de parler le ministre du Travail. Cependant, je ne puis m'empêcher d'admettre que l'on a le droit d'accuser le Parlement d'indifférence et de douter de la sincérité de ceux qui, dans cette salle et en dehors du Parlement, se sont déclarés en faveur de cette mesure, en voyant que deux sessions ont eu lieu sans que nous n'ayons pu trouver le temps de discuter cette motion inscrite au feuillet. Je crois que chacun des honorables députés de cette Chambre reconnaît en lui-même que si cette question en est toujours au même point, ce n'est pas faute d'occasion de la discuter. Pour moi, je pense qu'il en faut chercher la cause dans la déclaration que vient de faire le ministre du Travail, que le Gouvernement ayant résolu de s'opposer à cette mesure, l'auteur, à tort ou à raison, n'a pas cru devoir s'exposer à l'échec qui semble attendre sa proposition. Mon intention n'est point de discuter la question pour le présent, car il est évident que ce serait absolument inutile. Cependant, je crois qu'il n'est que juste que ceux d'entre nous qui sont en faveur du principe et de l'application de la journée de huit heures se lèvent et déclarent leur conviction lorsqu'on leur en fournit l'occasion.

M. A. B. CROSBY (Halifax): Il n'y a rien à gagner, selon moi, à discuter, en ce moment, la question dont cette Chambre a été saisie par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville). Il est évident que le Gouvernement ne tient nullement à ce que cette question soit discutée comme elle devrait l'être. On m'avait dit qu'elle devait être mise plus tôt devant cette Chambre; l'honorable député qui l'a soumise m'en avait parlé lui-même, et je m'attendais à ce qu'elle serait présentée régulièrement sous forme de résolution soumise à cette Chambre et au pays tout entier. Mais comme on ne l'a pas fait, je n'ai point l'intention d'occuper les instants de la Chambre à propos de cette motion dans une discussion qui n'aurait d'autre effet que de gaspiller le temps. On ne saurait en attendre aucun avantage après la déclaration que vient de faire le ministre du Travail. Je ne crois point que cette Chambre doive s'inquiéter beaucoup de ce que font les provinces ou les individus à ce sujet. Toute la question se résume à savoir si nous sommes prêts à adopter le principe de la journée de huit heures dans les contrats du Gouvernement. Je n'hésite pas à me prononcer sur ce point, et je suis d'opinion que ce principe devrait être adopté. Il appartient à ce Gouvernement de donner l'exemple aux gouverne-

ments provinciaux. On n'a présenté cette mesure que pour donner à quelques honorables députés l'occasion de prononcer de petits discours de manière qu'ils puissent dire à leurs électeurs que l'on fait quelque chose quand, en réalité, on ne fait rien.

M. D. HENDERSON (Halton): Je ne saurais laisser prendre le vote sur cette motion, si motion il y a, sans exprimer mon opinion. Quelqu'honorable député nous dit qu'il n'y a point de motion. Quoi qu'il en soit, je n'hésite pas à dire ce que je pense sur la question qui a été soumise par l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville). Je comprends son désir de s'attirer les bonnes grâces de la classe ouvrière de sa circonscription en cherchant à leur persuader qu'il est un lion lorsqu'il s'agit de prendre leur intérêt, que, en sa qualité de chef du conseil des métiers et du travail, il fait tout en son pouvoir pour la classe ouvrière du pays. Pour parler net, je ne suis point en faveur d'une telle mesure légale. Je crois qu'un homme qui travaille en vertu d'un contrat du Gouvernement a tout autant le droit de travailler dix heures par jour que celui qui travaille dans une manufacture ou sur une terre. Je ne vois pas pourquoi l'on paierait un salaire plus élevé à un ouvrier qui travaille à l'érection d'un édifice public, soit par exemple au musée géologique d'Ottawa, qu'à celui qui travaille à un édifice privé de l'autre côté de la rue, le premier travaillant huit heures, et le second dix heures par jour.

Pourquoi favoriserions-nous l'un des deux sans rien faire pour l'autre? Cela prouve que l'honorable député ne s'intéresse point aux ouvriers en général, mais bien à quelques uns d'entre eux. La mesure proposée n'affecterait en rien ma circonscription, c'est pourquoi j'en puis parler en toute liberté.

Nous n'avons aucun contrat du Gouvernement chez nous, et je suppose qu'aussi longtemps que le présent Gouvernement sera au pouvoir et que je serai dans cette Chambre, il n'y aura jamais de contrats du Gouvernement. Je ne veux point que l'on jette la perturbation dans les rangs des travailleurs en adoptant une mesure dangereuse comme celle-là. Ce serait, dis-je, jeter la perturbation dans tout le pays que d'adopter une loi en vertu de laquelle un homme travaillant pour le Gouvernement sur le pied de huit heures par jour, recevrait le même salaire que celui qui, au service d'un autre parti, travaillerait dix heures par jour. Cela est si absolument et si complètement illogique que je ne crois pas que les ouvriers eux-mêmes puissent s'y laisser prendre. Aussi, je ne saurais approuver le discours de l'honorable député dont je n'ai pas entendu un mot, vu qu'il ne parlait pas assez fort, tandis que l'honorable député qui a lu un essai au fond de la salle, l'a lu si bas que je n'ai pu en profiter. L'autre honorable député a malheureusement parlé

en français, et nous n'avons pu saisir tout ce qu'il a dit. Quoi qu'il ait pu dire l'a été, je suppose, en vue de se faire un peu de capital politique à bon marché, et l'on ne saurait trouver mauvais que ces honorables messieurs cherchent à en tirer le meilleur parti possible. Dans mon comté, on n'est point en faveur d'une telle mesure. J'ai reçu de nombreuses protestations à ce sujet.

Nous ne voulons rien de semblable; nous demandons justice égale pour tous; ce qui est bon pour l'un convient à tous. Il se peut qu'il y ait certains travaux tels que ceux des mines ou des travaux souterrains qui sont dangereux ou exceptionnellement fatigants et il n'est que juste que les heures soient moins longues pour ceux qui s'y livrent. Mais prétendre que parce qu'un homme est employé à la construction d'un édifice public érigé par le gouvernement, il peut être libre deux heures plus tôt qu'un autre qui est employé à la construction d'un bâtiment privé, cette prétention est si complètement et si absolument absurde que je ne peux me persuader que l'honorable député puisse croire que cette Chambre adopte jamais une telle loi.

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

BUDGET.

Fermes expérimentales, \$73,000.

M. U. WILSON: Je pensais qu'il était entendu que nous nous occuperions de l'immigration.

L'hon. SIDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Le ministre des Finances m'a demandé de continuer, mais je suis prêt à céder la place si le ministre de l'Intérieur est ici.

M. U. WILSON: Avez-vous beaucoup d'articles?

L'hon. M. FISHER: Un seul. Comme on le verra, cet item comporte une réduction; cela est dû à la même cause que dans les autres cas le transfèrement des salaires à la liste civile du gouvernement.

M. DANIEL: Quelles avantages a-t-on retiré de la ferme expérimentale de Nappan?

L'hon. M. FISHER: La ferme de Nappan a été établie dans l'intérêt des provinces maritimes. Elle est située près des frontières à proximité du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. La ferme a été aménagée pour la production d'animaux de boucherie. Il y a quelques années, nous avons entrepris d'y développer surtout l'industrie du lait, malheureusement, il y a deux ou trois ans, la tuberculose se mit dans notre troupeau et nous dûmes nous en défaire complètement. Nos efforts pour exciter l'intérêt des agriculteurs de cette région dans l'industrie du lait n'avaient guère été couronnés de succès, c'est pour-

quoi nous avons cru devoir employer cette ferme, pendant quelques années, à la production du bœuf de boucherie, plutôt que de revenir à l'industrie du lait. Dans ce but, depuis quelque temps, nous y avons pratiqué l'engraissement de bouvillons, et c'est sur ce point surtout qu'ont porté nos expériences. Nous avons pu prouver que l'on peut se livrer avec avantage à la production du bœuf dans la Nouvelle-Ecosse, et je pourrais même dire dans les Provinces maritimes en général, bien que les prix élevés du fourrage pendant les deux derniers hivers, spécialement l'hiver passé, y aient été défavorables. D'ailleurs, je crois que les cultivateurs des provinces maritimes ont souffert des mêmes conditions. Nous y avons aussi entretenu un petit troupeau de moutons, mais la ferme ne semble point spécialement favorable à l'élevage des moutons.

M. DANIEL: Est-elle principalement formée des terres basses, de prairies?

L'hon. M. FISHER: Non, elle se compose toute à la fois des terres entourées de fossés et de terres hautes. Les terres de la ferme ne sont pas de première qualité. Je pense que la région avoisinante vaut mieux que la ferme elle-même, mais il est certain que cette dernière n'est pas très fertile. Nous y avons fait aussi quelques expériences sur les fruits, et nous avons trouvé que, dans cette partie de la Nouvelle-Ecosse, on peut se livrer avec succès à la production de la pomme. Nous y avons deux vergers, l'un en plein vent, et l'autre dans un bois où l'on a pratiqué une clairière dans ce but, de sorte que ce dernier est abrité de tous côtés, et l'on a constaté que ce verger abrité est peut-être le plus avantageux, bien que l'autre ait été aussi un succès.

M. DANIEL: Quelles mesures a-t-on prises pour répandre parmi les cultivateurs les résultats que l'on a obtenu sur la ferme?

L'hon. M. FISHER: D'abord les rapports paraissent dans le rapport général des fermes, puis le rapport spécial de cette ferme publié séparément est adressé aux cultivateurs qui ne tiennent pas à recevoir le rapport complet de toutes les fermes. En outre, nous avons encouragé les excursions à la ferme; et, chaque année de nombreux excursionnistes des Provinces maritimes profitent des facilités qui leur sont offertes de visiter la ferme.

M. DANIEL: Ces rapports sont-ils distribués sur une grande échelle? C'est la première fois que j'en entends parler?

L'hon. M. FISHER: Ils sont assez généralement connus dans les Provinces maritimes. Le directeur de la ferme de Nappan visite l'exposition des animaux gras à

M. S. FISHER

Amherst, et nous envoyons des représentants aux expositions des Provinces maritimes.

M. DANIEL: J'ai toujours cru qu'au Nouveau-Brunswick, où les cultivateurs s'adonnent à l'Agriculture et à l'exploitation des forêts, on devrait avoir un moyen de leur enseigner les meilleures méthodes de culture. Si le gouvernement fédéral pouvait de quelque manière leur apprendre à reconnaître la nature du terrain et les semences qui lui conviennent le mieux, ce serait un grand avantage pour la population. Dans les provinces d'Ontario et de Québec, il y a des collèges d'agriculture, mais il n'en existe pas, je crois, dans les Provinces maritimes. Lorsque le Gouvernement entreprendra de créer de nouveaux collèges d'agriculture, j'espère qu'il s'occupera, dès la première occasion, du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. FISHER: Les stations agronomiques ne sont pas des établissements d'éducation où l'on reçoit des élèves. Cet enseignement, comme tous les autres, dépend des autorités provinciales. La Nouvelle-Ecosse possède un excellent collège d'agriculture à Truro et, bien que le Nouveau-Brunswick n'en ait pas, à proprement parler, il possède à Sussex une bonne école d'industrie laitière où, chaque hiver un des fonctionnaires du département prend part à l'enseignement. A la station de Nappan nous avons des planches consacrées aux expérimentations, et les visiteurs constatent les résultats des différentes manières de cultiver les diverses espèces de semences.

Nous avons fait des essais de culture de plantes fourragères qui n'étaient guère connues auparavant au Nouveau-Brunswick. Le directeur assiste invariablement au congrès des sociétés d'agriculture et d'industrie laitière du Nouveau-Brunswick qui siège pendant trois jours, chaque année, et discute les questions agricoles qui intéressent la province. Souvent, des employés de la station agronomique sont présents à la réunion et ils renseignent les intérêts sur les résultats obtenus par la station. De cette manière, le travail d'enseignement ne cesse jamais.

M. FRASER: Je sais que, depuis quelque temps, il y a eu des négociations entre le Gouvernement fédéral et le gouvernement de l'île du Prince-Edouard relativement à l'établissement d'une station agronomique dans l'île, pendant la présente saison. Le ministre peut-il me dire où en sont rendues ces négociations?

L'hon. M. FISHER: Je suis bien aise de pouvoir dire à mon honorable ami que le premier ministre de l'île du Prince-Edouard est venu à Ottawa ces jours derniers et que nous avons définitivement conclu des arrangements concernant l'établissement d'une station auxiliaire dans un endroit

fort bien choisi à moins d'un quart de mille des limites de Charlottetown. Nous pourrions difficilement prendre possession du terrain assez tôt pour l'ensemencer cette année, mais nous préparerons tout pour la prochaine saison.

M. BURRELL: Quelles mesures a-t-on prises pour établir d'autres postes d'expérimentations en Colombie-Anglaise, surtout pour la culture des arbres fruitiers?

L'hon. M. FISHER: J'espère que je pourrai, pendant la présente saison, me renseigner sur différents emplacements qui sont acceptables, me dit-on, de manière à établir, avant la fin de l'année, une station auxiliaire ou deux dans la partie continentale de la Colombie-Anglaise. Il convient de fonder une station agronomique dans l'intérieur de la province surtout dans cette partie où le climat diffère beaucoup de celui d'Agassiz. J'ai déjà dit à mon honorable ami qu'en Colombie-Anglaise de l'embaras des richesses; vu le grand nombre des districts et la diversité des circonstances, il est très difficile de trouver un endroit où les expérimentations seraient utiles à toute la province. Cela causera probablement un surcroît de dépenses, mais je suis porté à croire qu'il faudra choisir plus d'un endroit pour répondre au désir des arboriculteurs fruitiers de la province, ce que je désire faire le plus tôt possible.

M. BURRELL: Je suis bien aise d'entendre le ministre faire cette déclaration; il parle de la zone semi-aride, j'imagine.

L'hon. M. FISHER: Je n'aime pas à me servir du mot aride en aucun cas.

M. BURRELL: J'ai dit semi-aride.

M. DANIEL: Semi-fertile.

M. BURRELL: Toute la zone est fertile, mais je parlais surtout des endroits où l'on fait des travaux d'irrigation. Le besoin d'établissements semblables se fait vivement sentir en Colombie-Anglaise parce que les neuf dixièmes de ceux qui s'y livrent à la culture des fruits et placent des centaines de mille dollars dans cette industrie ne sont guère versés dans la connaissance de cette branche de l'agriculture. J'espère que le ministre pourra mener rondement ce projet et faire quelque chose dès cet été.

L'hon. M. FISHER: J'essaierai.

M. BARNARD: Où en est rendu le projet d'établir une station agronomique sur l'île de Vancouver?

L'hon. M. FISHER: On a indiqué certains emplacements sur l'île. Je suis d'avis qu'on devrait y établir une station et ce dont j'ai parlé ne nuirait pas à la réalisation de ce projet.

M. BARNARD: En octobre dernier, les habitants de l'île ont presque reçu l'assurance qu'une station agronomique y serait établie immédiatement.

L'hon. M. FISHER: J'espère que je pourrai faire choix d'un emplacement pendant la présente saison.

M. SEXSMITH: Je voudrais savoir si le ministre se propose d'établir un entrepôt d'essai pour la réfrigération des pommes dont il a été question dans cette enceinte au cours d'un débat antérieur.

L'hon. M. FISHER: Oui. J'inscrirai dans le budget supplémentaire une somme destinée à des essais de réfrigération de fruits. Dans un projet de loi dont la Chambre est saisie, je demande à faire subir une légère retouche au texte de la loi actuelle des installations frigorifiques que ce crédit servira à appliquer. Aux termes de la loi actuelle, pour toucher la subvention, les entrepreneurs doivent être en état d'emmagasiner toutes sortes de fruits. On m'a fait observer que dans certains districts on a besoin d'entrepôts frigorifiques pour les fruits seulement. Aux termes de la loi actuelle, je ne pouvais pas subventionner ces entrepôts, et je demande au Parlement l'autorisation de le faire, en changeant un mot dans la loi. Lorsque ce changement aura été fait, à cette session, je l'espère, je pourrai venir en aide à quelques entrepôts frigorifiques pour l'emmagasinage des pommes. Si le crédit que je demande dans le budget supplémentaire est ouvert, je ferai des essais d'emmagasinage des fruits dans des entrepôts frigorifiques.

M. J. D. TAYLOR: Quant à ces stations agronomiques auxiliaires, j'ai compris que le ministre laissait entendre qu'après l'établissement de cette station dans l'intérieur, les essais d'emmagasinage des fruits qui ont lieu à Agassiz auront lieu sur une plus petite échelle.

L'hon. M. FISHER: Oh! non.

M. J. D. TAYLOR: Je demanderai au ministre s'il a étudié le projet de s'occuper davantage d'industrie laitière à la station d'Agassiz?

L'hon. M. FISHER: Tout ce que je puis dire c'est que, d'après les constatations que j'ai faites à cette station, elle ne me semble pas bien située pour qu'on s'y livre avec succès à l'industrie laitière. Nous y faisons toujours certains travaux, mais nous ne réussissons guère. L'industrie laitière est un facteur important pour les cultivateurs de la Colombie-Anglaise. Si nous établissons une station agronomique dans l'île, j'espère que nous pourrions y faire des essais qui seront utiles à tous les districts de la province où l'on s'adonne à l'industrie laitière.

M. J. D. TAYLOR: Je suppose que la station agronomique se trouvera vers le nord de l'île.

L'hon. M. FISHER: Je ne puis encore rien affirmer.

M. J. D. TAYLOR: Les habitants du district d'Agassiz, qui s'adonnent beaucoup à l'industrie laitière et obtiennent de grands succès, seront surpris d'apprendre l'opinion que le ministre s'est formée des chances de succès de cette industrie dans leur district. Ils ont commenté le fait que cette industrie, à laquelle ils se livrent avec succès, est presque négligée à la station agronomique, qui se trouve dans la même situation que les terres adjacentes. J'ai entendu blâmer sévèrement le Gouvernement qui néglige ce qui serait le plus utile aux seules personnes qui ont l'occasion de visiter cette station. Sans me donner pour un spécialiste en agriculture et ne parlant que de ce que j'ai appris des habitants du district, je ne crois pas que ceux-ci acceptent l'opinion du ministre qui croit que ce district ne convient pas à l'industrie laitière.

M. BEATTIE: Tout en venant en aide à plusieurs installations frigorifiques, le ministre doit prendre garde de n'en pas encourager là où il existe déjà de bons entrepôts.

Dans la ville de London, nous avons l'un des meilleurs entrepôts frigorifiques de la province d'Ontario, qui a été établi exclusivement grâce à l'initiative particulière. J'ai entendu dire qu'on établira à St. Mary's un établissement rival auquel l'Etat viendra en aide. Je ne crois pas que M. le président (M. McIntyre) s'oppose à ce projet, mais la distance n'est que de vingt milles et je crois que ce serait une erreur de venir en aide à un entrepôt frigorifique si rapproché de l'autre qui a été fondé par des particuliers et qui souffrira de cette concurrence.

L'hon. M. FISHER: C'est au département de décider si un entrepôt frigorifique recevra une subvention, et il tient toujours compte des circonstances que mon honorable ami vient de mentionner, lorsqu'il a à se prononcer. Je ne voudrais pas dire qu'on ne devrait jamais venir en aide à un entrepôt frigorifique situé à moins de vingt milles d'un autre. Dans certaines parties du pays, il ne se fait pas assez de commerce pour qu'on subventionne un entrepôt qui se trouve à cinquante ou cent milles, tandis que dans d'autres parties, il se fait assez d'affaires pour justifier l'établissement d'un entrepôt à tous les dix milles. C'est ce que nous devons prendre en considération avant de nous prononcer. Parfois aussi, à cause des communications par chemin de fer, deux entrepôts frigorifiques peuvent être très rapprochés, quoi qu'il puisse ne pas y en avoir un autre à

M. S. FISHER

vingt ou trente milles de distance; cependant, pour l'utilité générale et le bien de l'industrie, il peut être sage de maintenir ces deux établissements.

M. BEATTIE: Tout ce que je désire, c'est qu'on tienne compte de cet inconvénient et qu'aucun entrepôt frigorifique ne soit établi grâce à l'aide de l'Etat, s'il doit faire concurrence à un autre fondé par des particuliers.

M. CROSBY: A-t-il été décidé à quelle compagnie une aide serait accordée pour cet entrepôt frigorifique d'Halifax.

L'hon. M. FISHER: Rien encore n'a été décidé. Quelques demandes ont été produites au ministère, qui toutes semblent mériter si également notre attention que nous n'avons pas pu encore nous résoudre à faire un choix.

M. CROSBY: Je me suis laissé dire par le secrétaire de la chambre de commerce, que cette dernière désirerait que nulle subvention ne fût accordée avant qu'elle ait pu se renseigner sur la compagnie qui va la recevoir; mais, à ce que je peux voir, ces deux compagnies seraient pour la chambre de commerce également dignes d'intérêt.

L'hon. M. FISHER: Je n'ai pas encore pris de renseignement.

M. CROSBY: Puis-je savoir quand le ministère compte prendre une décision?

L'hon. M. FISHER: Le plus tôt possible; mais je ne saurais dire au juste; il me faudra prendre d'autres informations.

M. LAKE: Je vois dans le rapport de l'auditeur général de l'année dernière, sous l'en tête: "Santé des animaux"; certaines dépenses relativement à une épizootie de rage, à Moosomin. Quelle a été l'étendue de cette épizootie et quelles mesures a-t-on prises pour l'enrayer.

L'hon. M. FISHER: Un décret a isolé la région.

M. MARSHALL: Je demanderais au ministre de bien vouloir s'assurer s'il ne serait pas opportun d'étendre aux pêcheries les avantages du système d'entrepôt frigorifiques. Les Etats-Unis constituent notre principal débouché, et, quand il se fait de grosses pêches, ils le savent tout de suite et ils baissent les prix d'une manière déraisonnable. Ils nous faut quelquefois vendre notre poisson une cent et demie la livre, ce qui paie à peine les frais de capture et de transport. Il me semble qu'il serait à propos de donner quelque encouragement à cette industrie; ce que le ministre pourrait faire en aidant l'établissement de congélateurs.

M. FISHER: Avec la loi telle qu'elle est, je ne peux rien faire; mais, avec les modifications que je demande au Parle-

ment d'y apporter, je serai en mesure de faire quelque chose. Si alors quelqu'un désire établir pour le poisson les entrepôts frigorifiques, il sera à même d'obtenir une prime équivalente à 30 p. 100 des frais d'installation.

M. MARSHALL: On me dit qu'il faut geler le poisson; de sorte qu'un congélateur sera nécessaire.

L'hon. M. FISHER: Il se construit des entrepôts disposés de telle sorte que le poisson y gèle sur place. Il s'agit simplement d'amener la température au point voulu.

M. SEXSMITH: Je vois dans le rapport de l'auditeur général, sous l'en-tête: "Santé des animaux", une somme de \$250,000, et, pour l'encouragement de l'industrie du bétail, \$52,000. Pourquoi le premier item est-il à ce point supérieur au deuxième?

L'hon. M. FISHER: C'est qu'il nous faut indemniser le propriétaire de l'animal abattu. Nous avons, il y a quelques années, entrepris de faire disparaître la maladie de la morve, comme nous avions, quelques années auparavant, essayé la même chose pour le choléra des pourceaux. Nous avons à peu près réussi quant à ce dernier point. J'ai dit à la Chambre, dans le temps, que cela ne nous coûterait pas moins de \$150,000 par année pour l'abattage des chevaux et l'indemnisation des propriétaires. Je suis heureux de constater que cela commence à nous coûter moins cher. L'avant-dernière année, il avait fallu \$102,000, et, l'année dernière, un peu plus de \$80,000. J'espère faire encore mieux une autre année. Outre l'indemnité à payer, il a fallu entretenir un guet très nombreux le long de la frontière américaine. Au Nord-Ouest particulièrement, nous avons pu nous apercevoir que cette invasion de la morve était dans une grande mesure due à des chevaux qui avaient franchi la ligne. On avait comme érigé un système d'acheter aux Etats-Unis des animaux suspects que l'on amenait ici, et puis quand ces animaux, examinés, étaient déclarés malades, il ne nous restait plus qu'à les abattre et à payer l'indemnité.

C'est pourquoi nous avons dû faire le guet pour ne pas laisser entrer dans le pays des chevaux qui n'auraient pas été examinés à la frontière. Depuis quelques années, nous avons ainsi visité tous les chevaux qui nous venaient des Etats-Unis. C'est en grande partie à cause de cela, s'il y a diminution de dépenses. J'apprendrai à mon honorable ami le député de Qu'Appelle (M. Lake), s'il ne le sait déjà, que dans la région de Moosemin, pas moins de neuf bêtes ont été isolées pendant six mois,

et nous avons exigé que tous les chiens fussent muselés.

M. LAKE: Combien de chiens se sont trouvés atteints de cette maladie?

L'hon. M. FISHER: Il y a eu, je crois, six cas douteux, et d'autres cas suspects.

M. LAKE: Après examen par des hommes de l'art?

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. LAKE: Il y a eu, dans le temps, beaucoup de bruit à Moosomin autour de cette affaire, il a paru que l'on faisait une bien forte dépense d'argent pour l'exécution de l'ordre donné de museler les chiens et pour la surveillance exercée dans la région. Deux hommes ont été employés à \$2 chacun pour jour, et \$4 pour les frais de voiture. L'un d'eux aurait, dit-on, fait un compte pour 113 jours de pension. Quel contrôle le Gouvernement a-t-il pu exercer sur ces deux individus, et quelles connaissances avaient-ils pour cette particulière besogne? Quelles instructions leur avait-il été données par le ministère au sujet de ce travail? Si on leur avait dit ce qui en était il me semble qu'ils auraient pu acheter cheval et voiture à un moindre prix qu'ils ont payé pour la location et, le travail fini, renvoyer le tout au ministère. Il me semble que c'était agir d'une façon bien inconsidérée que de payer pareille somme pour un service continu de 113 jours.

Il est difficile d'admettre qu'il ait fallu tout ce temps-là pour assainir même une région du périmètre que le ministre dit. Il y avait là deux hommes dont l'un a été employé pendant 71 jours à \$2 par jour de salaire et \$4 pour un cheval, et l'autre pendant 113 jours aux mêmes conditions. Il me semble que l'on aurait pu faire cette besogne à beaucoup moins de frais.

L'hon. M. FISHER: Nous ne savions pas au moment où cette maladie a éclaté combien de temps il nous faudrait maintenir l'isolement. Je crois que ce n'est pas trop de \$2 par jour pour un homme ayant les qualités nécessaires à l'exécution d'un travail comme celui-là, surtout à pareille époque de l'année.

M. LAKE: Quelles capacités avaient-ils pour cela?

L'hon. M. FISHER: C'étaient des hommes de mérite et connaissant bien le pays. Leurs fonctions consistaient à parcourir la contrée et à guetter toute explosion de cette maladie. C'était un travail auquel s'attachait une grave responsabilité, et tout individu au-dessus d'un simple ouvrier ne pourrait exiger moins pour son temps. Quant à la durée de la chose, si nous avons su que cela prendrait des mois, sans doute il eut été moins dispendieux d'acheter un cheval, même si nous avions

dû le tuer au bout de ce temps. Je ne sais pas quel prix se louait un cheval à cette époque, mais \$4 par jour au Nord-Ouest pour un attelage, cela ne me paraît pas exagéré. Ici, dans l'Est, nous payons \$3.

M. LAKE: C'était un service ininterrompu.

L'hon. M. FISHER: C'est vrai, et si nous l'avions su d'avance, nous aurions pu faire les choses un peu meilleur marché; mais personne ne s'attendait que cela durerait si longtemps. Ces hommes étaient sous les ordres d'un de nos vétérinaires, qui surveillait la chose, et mettait sa signature sur tous les comptes. Il devait toutes les semaines être fait un rapport par ces hommes relatant leurs allées et venues et leurs agissements.

M. LAKE: Est-ce que le ministre a un rapport sur les différents cas qui se sont produits? Pour un espace de temps aussi considérable il faut qu'il y ait eu des intervalles entre les différents cas. Combien faut-il de temps à la maladie pour se déclarer?

L'hon. M. FISHER: Je n'ai pas les rapports sous la main, mais ils sont au ministère—tout cas de maladie et même tout cas suspect. Je suis informé par le vétérinaire que la période d'isolement va de trois semaines à une année, il est impossible de savoir si d'autres cas ne se déclareront pas. C'est une maladie très insidieuse, éminemment susceptible de se répandre et l'on sait quelles déplorables conséquences elle peut entraîner. J'ai pensé qu'il valait la peine de prendre toutes ces précautions possibles en vue des résultats à obtenir.

M. LAKE: Quant à cela, je suis tout à fait de l'avis du ministre; il fallait agir sur-le-champ. Mon idée, cependant, et il semble que ça été l'idée de plusieurs dans la région, est que ces inspecteurs se donnaient du bon temps. J'admets que pour ces sortes de maladie, il faut des mesures rigoureuses; mais encore faut-il que la chose se fasse avec autant de soin et d'économie que possible.

M. BARR: En parcourant l'état des dépenses inscrites sous l'entête "Santé des animaux", je vois (page D-52 du rapport de l'auditeur général) un item de \$1,300 pour les appointements de l'inspecteur W. W. Stork, de Brantford. Les frais de voyage sont de \$814.60. Juste au-dessous je trouve pour W. W. Stubbs, inspecteur à Caledon, \$1,300 de salaire et \$30 de dépenses, les deux hommes demeurent à quelques milles l'un de l'autre.

L'hon. M. FISHER: Monsieur le docteur Stubbs a un poste fixe, tandis que l'autre voyage et parcourt toute la province.

M. S. FISHER

M. BARR: Quels territoires a M. Stubbs?

L'hon. M. FISHER: Il demeure à Caledon, et c'est là qu'il fait son travail.

M. BARR: A coup sûr, ce n'est pas à Caledon, qui est un lieu bien peu considérable.

L'hon. M. FISHER: Oui, il a une certaine étendue de pays à surveiller.

M. BARR: Ce n'est qu'un tout petit district. Il n'y a là rien à faire. Est-il susceptible d'être appelé à se porter dans toutes les directions! On pense généralement que ce n'est pas souvent qu'il s'éloigne de sa maison.

L'hon. M. FISHER: Comme tous nos agents, il attend nos ordres; s'il n'y a rien à faire, il reste chez lui.

M. BARR: Ainsi, il lui est payé \$1,300 d'appointements, à quoi il faut ajouter \$30 de dépenses, et il ne lui est assigné aucun territoire particulier. Je voudrais savoir à qui, dans le comté de Dufferin par exemple il faudrait s'adresser en cas d'invasion d'une maladie parmi les animaux? Il est étrange que ces deux vétérinaires, à chacun desquels on donne \$1,300, demeurent à quelques milles à peine l'un de l'autre, sans que ni l'un ni l'autre, selon toute apparence, ait grand'chose à faire. Est-ce que M. Stork voyage, ou a-t-il une inspection à exercer sur les autres vétérinaires.

L'hon. M. FISHER: Non.

M. BARR: Alors, pourquoi voyage-t-il? Personne ne sait à Brampton ce qu'il a à faire. Quels voyages a-t-il à faire pour mériter tous ces frais de déplacement?

L'hon. M. FISHER: Tous ces frais de déplacement sont vérifiés et trouvés exacts.

M. BARR: La vérification n'est pas très rigoureusement faite. Personne à cet endroit ne semble savoir où il a pu dépenser \$814.60. Personne ne sait qu'il a été appelé à sortir de son district pour voyager dans les campagnes. Une autre question encore me préoccupe. Ces deux inspecteurs à Brampton et à Caledon sont à quelques milles de distance l'un de l'autre, et le Gouvernement n'en a aucun dans toute la vaste campagne du comté de Dufferin. Naturellement, ils s'occupent beaucoup de leur pratique professionnelle, mais personne ne sait à Brampton ce que fait M. W. W. Stork, ou comment il a pu gagner ces frais de voyage. J'espère que le ministre déposera un état détaillé de cette dépense. Ces deux inspecteurs ont-ils le droit de continuer la pratique de leur profession?

L'hon. M. FISHER: Ils consacrent tout leur temps à l'inspection. Ils n'ont pas le droit non plus de se faire payer aucun hono-

raire. Mais je verrai à faire déposer l'état demandé.

M. W. SHARPE: J'aimerais savoir pourquoi le département employe cinq médecins-vétérinaires à Winnipeg et les paye \$10,000?

L'hon. M. FISHER: Tout le travail de vétérinerie du Manitoba se fait de Winnipeg.

M. W. H. SHARPE: J'ai ici un tableau indiquant que \$2,622 ont été payées à des vétérinaires hors de Winnipeg. Un à Emmerman reçoit \$1,200 par année; un autre à Gretna reçoit \$1,200 par année; un autre à Bannerman reçoit \$1,200 par année, un à la rivière des Chênes s'est fait payer \$198, un à Melita, \$59, un à Boisevain, \$86, un à Rossburn, \$567, un à Portage-la-Prairie, \$300, un au lac Plat, \$556, un à Hamiota, \$44, un autre à Hamiota, \$294, un à Gladstone, \$697. Je dirai au ministre que la province, l'année dernière, a administré elle-même ce département, et tout ce qui lui en a coûté, c'est \$3,655, tandis que le gouvernement fédéral a déboursé pour le même service \$14,179. Je crois que nous avons droit à des explications.

L'hon. M. FISHER: Naturellement, j'ignore ce que fait le Gouvernement du Manitoba et comment il le fait. Nous sommes tenus de voir à la santé des bestiaux dans le Manitoba aussi bien qu'à Winnipeg. Cette dernière ville est le centre du trafic à partir de l'extrême ouest en venant à l'est, et la plus grande partie de notre travail d'inspection se fait à Winnipeg. Quand une épidémie se déclare, il en coûte meilleur marché d'envoyer nos inspecteurs de Winnipeg que de n'importe où ailleurs. Nous avons en effet des hommes qui stationnent sur la frontière entre le Canada et les Etats-Unis pour faire la surveillance. C'est, je crois, le devoir de ceux que l'honorable député vient de nommer. Une bonne partie des bestiaux importés des Etats-Unis subit l'inspection à Winnipeg au lieu de la frontière, vu que les trains circulent directement à Winnipeg.

M. W. H. SHARPE: Les immigrants arrivent quelquefois avec des chevaux atteints de la morve. Je vois par cette liste que vous n'avez que quatre vétérinaires affectés au service de la frontière au Manitoba. Il me semble que cet argent n'est pas dépensé convenablement. Je ne comprends pas que ce Gouvernement dépense \$14,197 pour un service qui coûte seulement \$3,000 au gouvernement Roblin.

M. CROSBY: J'aimerais avoir des informations sur ce crédit de \$110,000 pour l'administration et l'exécution de la loi concernant les viandes et les conserves alimentaires.

L'hon. M. FISHER: Il passe maintenant 6 heures, et je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de son travail.

Je donnerai à l'honorable député (M. Crosby) les explications qu'il demande, lorsque nous voterons le budget supplémentaire.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE D'ONTARIO ET DU MICHIGAN.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 34), déposé par M. Comtee, constituant en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan.

M. LENNOX: Nous allons tâcher de mettre en pratique l'entente que nous avons conclue l'autre jour, et si la discussion est toujours légitime de ce côté de la Chambre, elle le sera particulièrement ce soir. Nous avons certains détails à porter à l'attention de la Chambre, et quand nous l'aurons fait, ce sera au Gouvernement de décider si dans les circonstances, il juge à propos d'adopter cette loi. Je lirai d'abord une lettre du procureur général d'Ontario au ministre des Finances, dont j'ai ici une copie. Cette lettre déclare que plusieurs copies en ont été distribuées. La voici:

Toronto, 6 mai 1908.

A l'honorable W. S. Fielding,
Ministre des Finances.

Mon cher Fielding,

Re la compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan.

Je vois à la page 554 du hansard du 3 mai, que vous faites allusion à un délai de plusieurs jours que vous nous avez donné pour permettre à la province d'Ontario d'exprimer son opinion, et comme le projet de loi doit être discuté demain, je vous envoie, à la demande du premier ministre d'Ontario, un mémoire fait à la hâte sur cette question.

Il est passablement difficile, dans le temps limité qui nous est donné, de débrouiller la situation créée par ce projet de loi, ou d'exposer l'entière manière de voir du Gouvernement sur cette question.

Même en admettant pour le moment le pouvoir du parlement du Canada de constituer cette compagnie, nous prétendons néanmoins que son pouvoir n'est pas exclusif, et que la législature d'Ontario est aussi compétente en cette matière; nous prétendons encore que les objets de cette compagnie étant locaux et affectant la propriété de la province d'Ontario, le parlement du Canada devrait suspendre sa juridiction pour laisser agir la législature de la province d'Ontario, une province si matériellement intéressée.

Je crois savoir que les promoteurs fondent sur deux raisons leurs prétentions que le Parlement a le droit exclusif de décider cette question. La première serait que la

rivière aux Pigeons est un cours d'eau international. A notre point de vue, cela ne suffit pas pour priver la législature de sa juridiction. Il ne s'agit pas ici de la conclusion d'un traité ou d'un arrangement quelconque entre deux nations, bien qu'il soit possible que les promoteurs se fassent autoriser par l'état du Minnesota en même temps que par les autorités canadiennes. Le fait qu'un cours d'eau est limitrophe, ne donne pas, croyons-nous, plus de juridiction au parlement du Canada qu'il n'en ôte à la législature; ni le Parlement ni la législature n'ont de pouvoir pour toutes fins sur un tel cours d'eau, et celui du Dominion n'est pas plus grand que celui de la province, excepté, naturellement, peut-être, s'il s'agit d'un traité ou d'un arrangement quelconque international, elle n'en reste pas moins, si elle est canadienne, une partie de la province qu'elle traverse, et est sujette à la juridiction de cette province.

La deuxième raison alléguée est que cette rivière est navigable. En supposant encore qu'elle le soit, ce fait ne prive pas la province de sa juridiction. La rivière n'en fait pas moins partie de la province, excepté en ce qui concerne l'autorité suprême du Parlement de régler la navigation. Sous tous les autres rapports, cette rivière, croyons-nous, demeure sous l'autorité de la province et tombe sous sa juridiction.

Par conséquent, bien que le parlement du Canada ait l'autorité constitutionnelle d'autoriser cette compagnie et de lui conférer les pouvoirs en question, nous croyons que la province d'Ontario a aussi la même autorité, et que pour les raisons déjà mentionnées, les promoteurs devraient être renvoyés à la législature provinciale pour obtenir leur charte. Le cas de la compagnie de force motrice du Niagara canadien et de la rivière Niagara est un exemple des deux raisons alléguées par les promoteurs. Cette rivière est à la fois un cours d'eau international et navigable, et cependant la compagnie de force motrice du Niagara canadien a été constituée par la législature d'Ontario, de laquelle elle tient tous ses pouvoirs. Les promoteurs de cette compagnie avaient soigneusement étudié la question de juridiction, et conclurent à ce moment que c'était la province d'Ontario qui avait l'autorité voulue pour constituer cette compagnie, et lui donner les privilèges dont elle jouit maintenant.

Si je comprends bien, on propose de restreindre les pouvoirs coercitifs du projet au droit de passage des lignes de transmission de la compagnie sur les terrains de la province d'Ontario. L'objection n'en reste pas moins que le Parlement se trouve à accorder des pouvoirs coercitifs sur la propriété de la province d'Ontario. Nous nous opposons de toutes nos forces à cette coercition. La rivière Nipigon est à peine une rivière navigable, si ce n'est pour les bateaux les plus légers et des plus petites dimensions, mais tout de même, nous avons fait, par un décret du 12 décembre 1894, une réserve de deux chaînons de largeur sur les deux rives et sur tout le parcours de la rivière Nipigon, de même que sur les plages des lacs Jessie, Hélène et Polly. Nous n'avons réservé qu'un chaînon aux endroits où on avait choisi des terrains miniers sur le bord de l'eau avant l'arpentage des townships. On verra par là que la rivière

M. H. LENNOX.

Nipigon et ses rives sont la propriété de la province d'Ontario, et que personne n'a le droit d'accorder des pouvoirs ni coercitifs ni autres qui les affectent. La province désire conserver cette rivière intacte pour des fins qui lui sont propres. Elle joue un rôle important dans la politique générale du gouvernement de la province sous le rapport du développement de la force motrice, et nous est avis que le parlement du Canada ne devrait pas intervenir.

Pour terminer, nous croyons qu'on devrait donner instruction aux promoteurs de s'adresser à la législature d'Ontario pour obtenir leur charte. C'est une compagnie d'un caractère local. Le fait qu'elle déclare son intention de relier ses lignes de transmission à celles d'autres compagnies aux Etats-Unis, et de les étendre dans d'autres provinces du Canada ne lui donne pas un caractère international, et le fait de vouloir vendre aux Etats-Unis une partie de sa force motrice, ne lui donne pas plus un caractère international qu'à aucune autre fabrique qui exporte ses produits. S'il arrivait que la compagnie eût besoin de pouvoirs qui relèvent du Dominion, elle pourrait plus tard les demander au Parlement, mais pour le présent, les promoteurs devraient être renvoyés à la législature pour traiter de cette question.

Sincèrement à vous,

(Signé) J. J. FOY.

N.B.—J'adresse plusieurs copies de cette lettre à notre agent, M. Code, C.R., pour les distribuer parmi les députés.

Le sujet traité dans cette lettre a été amplement discuté à la Chambre. Cette lettre expose probablement mieux la question que nous l'avons fait.

Je voudrais ajouter à cette déclaration, que lorsque la Canadian Niagara Power Co. a demandé sa charte à la législature d'Ontario et ensuite au parlement fédéral, le député de Wellington-sud, (M. Guthrie) a dévoilé à la Chambre des faits qu'il connaissait, et comme on faisait des fortes objections à l'octroi de cette charte à la compagnie, la question fut laissée en suspens pendant quelques jours, et subseqüemment le bill fut retiré. On m'informe aussi que depuis cette époque la compagnie n'a éprouvé aucune difficulté à faire son exploitation sous l'autorité de la charte provinciale. Ses affaires vont bien et elle exporte de grandes quantités d'énergie aux Etats-Unis; on me dit que c'est elle, de toutes les compagnies de Niagara qui produisent l'énergie électrique, en vend le plus.

M. GUTHRIE: Mon honorable ami a mentionné mon nom en rapport avec la Canadian Niagara Power Co. Je me souviens seulement d'avoir demandé de remettre le bill à une semaine, vu que j'avais reçu du maire de Guelph, une lettre dans laquelle il me disait que le conseil désirait étudier la question et voir si cette charte n'empiéterait pas sur le droit que la ville pouvait avoir en vertu de son

contrat de distribuer de l'énergie électrique.

M. LENNOX: J'accepte la parole de l'honorable député. J'ai dit simplement ce qui était dans la note qui m'a été fournie.

M. CONMEE: N'est-il pas vrai que la compagnie avait un engagement avec la Ontario Niagara Part Commission, qui est une commission internationale, et qui pouvait lui concéder des pouvoirs qu'aucune autre commission pouvait obtenir aux chutes Niagara?

M. LENNOX: Je ne suis pas fixé à ce sujet. On me dit que la compagnie exporte de l'énergie en vertu de sa charte provinciale. Je ne suis pas renseigné au sujet de ce que rapporte l'honorable député. On s'oppose à ce que cette compagnie obtienne le pouvoir d'exproprier des terrains que le gouvernement d'Ontario a réservés sur la rivière Nipigon. Le premier ministre se rappellera qu'on a enlevé certaines parties du bill et qu'en ce qui regarde la rivière Nipigon, la commission ne demande le droit d'expropriation que pour ériger des fils de transmission. Elle a abandonné, ainsi qu'on m'en informe, la clause qui lui permettait de produire de l'énergie le long de la rivière.

M. CONMEE: La compagnie ne demande plus le pouvoir d'expropriation sur la rivière Nipigon, ni aux autres endroits dont il a été question. Les lignes de transmission ne toucheront pas à la réserve; la compagnie ne le demande pas. Si elle le proposait dans ses plans ceux-ci ne seraient pas approuvés. Il n'y a aucun danger de conflit entre la compagnie et les autorités provinciales sous ce rapport.

M. LENNOX: Il semblerait y avoir nécessité de se protéger contre la concession du pouvoir demandé et il est proposé que le paragraphe 5 de l'article 15 soit libellé comme suit:

Les pouvoirs d'exportation conférés à la compagnie ne devront pas être exercés tant que les plans mentionnés dans l'article 18 de cette loi n'auront pas été approuvés et, au sujet des terres sur la rivière Nipigon ces droits ne seront exercés qu'en autant qu'il sera nécessaire pour la pose des fils de transmission.

Le présent article dans le bill n'exclut pas les terres qui sont réservées par le gouvernement d'Ontario, et si l'on juge bon d'adopter ce bill—et je laisserai à l'honorable premier ministre la responsabilité de son adoption—il sera nécessaire de libeller cet article de manière à faire comprendre clairement au-delà de tout doute que ce Parlement ne veut pas accorder un pouvoir donnant à un particulier le droit d'exproprier les terres d'une province du Canada. Si mon honorable ami (M. Conmee) consent à ce que l'article soit libellé de façon à

faire disparaître cette objection il ne sera pas nécessaire de revenir sur ce point.

M. CONMEE: Je suis bien prêt à exclure la réserve d'une chaîne dont parle l'honorable député. L'article a été rédigé par M. Ritchie de cette ville qui est, je crois, un avocat très prudent, et j'ai aussi conféré avec le ministre de la Justice sur ce point, et il est d'avis que ce bill ne donne aucun pouvoir de prendre du terrain le long de la rivière. Dans tous les cas, ce n'est pas l'intention. L'article dit seulement que les fils de transmission pourront être posés jusqu'à la rivière Nipigon et il n'y a aucune intention d'empiéter sur la réserve.

M. LENNOX: Si mon honorable ami ne veut pas consentir, il nous faudra discuter. A mon avis, cet article permet sans aucun doute d'exproprier des terrains pour la pose de poteaux le long de la rivière Nipigon. L'expression "terres sur la rivière Nipigon" signifie le bord de la rivière et le droit d'expropriation pourrait être exercé sur la réserve d'une chaîne, ou de deux chaînes dans quelques cas, sur le bord de la rivière que le Gouvernement s'est réservée. Nous combattons de toutes nos forces toutes tentatives de donner un droit d'expropriation sur cette réserve du gouvernement d'Ontario.

M. CONMEE: L'honorable député accepterait-il si nous disions :

Mais non pas en dedans de la réserve d'une chaîne ou deux chaînes le long de ladite rivière.

M. LENNOX: Nous accepterons tout ce qui exprimera clairement que la compagnie n'empiètera en aucune façon sur les terres possédées ou réservées par la province.

M. CONMEE: Mon honorable ami parle de la réserve seulement.

M. LENNOX: Je ne définis rien spécifiquement. Ce que nous prétendons, c'est qu'il serait très peu sage et très injuste d'accorder à une compagnie particulière spéculatrice le droit de s'emparer de force de terrains appartenant à la province ou réservés par elle. La province d'Ontario ou la province du Manitoba ou les autres provinces représentent la couronne tout autant dans leur sphère que le parlement fédéral, et ce serait certainement une chose très étrange si ce Parlement allait à la demande d'une compagnie particulière et de spéculation enlever à une province ses droits contre son gré. Il s'agit ici du droit d'éminent domaine, qui appartient à la couronne. Pour les propriétés fédérales ce droit réside dans le parlement fédéral, et dans les choses de juridiction provinciale, il est conféré au gouvernement provincial. Le parlement fédéral ne doit pas à la demande accorder à un individu cet éminent domaine que la province désire conserver pour elle. Il y a dans

ce paragraphe une autre disposition sur laquelle je désire appeler l'attention du premier ministre au sujet de la politique déclarée du gouvernement d'Ontario relativement au développement de l'énergie. Cet article se termine par ces mots :

La province désire conserver cette rivière dans son intégrité pour des intérêts particuliers.

Par "intérêts particuliers", il est manifeste qu'il s'agit des intérêts de la population d'Ontario, la diminution des taxes qui pèsent sur elle. Le gouvernement provincial insiste vigoureusement sur cette politique, et l'a déjà mise à exécution avec succès.

Elle forme un facteur important dans la politique général du gouvernement de la province d'Ontario relativement à la génération de l'énergie électrique, et le parlement du Canada ne devrait pas intervenir, à notre avis.

Je crois que lors de la première discussion sur ce bill, le premier ministre a été frappé de l'importance de cet aspect de la question, et j'espère que la suite de la discussion n'a pas changé ses opinions, mais qu'il est plus convaincu que jamais de l'importance de laisser non seulement la province d'Ontario, mais toutes les provinces adopter cette politique de développement autant que possible toutes leurs ressources pour le plus grand avantage de leurs habitants.

Dans aucune partie du Canada on ne doute de la sagesse de la politique que le gouvernement d'Ontario a si heureusement inauguré à ce sujet. Une courte expression d'opinion par le premier ministre aidera beaucoup à régler la question d'une façon ou d'une autre. J'appellerai si c'est nécessaire un peu plus tard l'attention du premier ministre sur une autre question en rapport avec la commission des eaux limitrophes. Cette commission a eu à s'occuper, il y a quelques années, d'une question semblable à celle que nous discutons maintenant à propos d'une compagnie appelée la Minnesota Canal and Power Company, ou un nom semblable. Il s'agissait des eaux qui coulent dans la Rainy-River le lac des Bois, et la baie d'Hudson.

Le projet de détourner ces eaux vers le sud et de les déverser dans le lac Supérieur à Duluth a été étudié par cette commission et soumise à ce Gouvernement. Cette question n'a pas été réglée, mais je comprends que le Gouvernement et la commission ont reconnu qu'elle dépendait de certains droits définis dans le traité de Webster-Ashburton, et que ni le parlement du Canada ni le parlement des Etats-Unis, ne pouvait rien décider quant à ces eaux, mais que cela appartenait à la commission des eaux limitrophes et que tant qu'un règlement satisfaisant n'aura pas été obtenu entre les deux gouvernements, aucun droit

M. H. LENNOX.

ne pouvait être accordé à aucune personne. Je n'ai pas besoin de m'étendre sur ce côté de la question, probablement que le premier ministre le connaît.

Sir WILFRID LAURIER: Quel rapport cela a-t-il avec la question actuelle?

M. LENNOX: En cette occasion, la Minnesota Power and Canal Co a demandé à la législature des Etats-Unis de lui accorder le pouvoir de construire un barrage au débouché de certains lacs de façon à barrer leurs eaux qui se déversaient dans la Rainy-River et ses tributaires, et contribuerais ainsi à augmenter le volume d'eau coulant dans le lac des Bois. Le gouvernement des Etats-Unis représenta que cette permission ne devait pas être accordée, parce qu'en vertu des traités entre le gouvernement canadien et celui des Etats-Unis, les rivières sur cette chaîne de lacs formaient la frontière internationale, et que ni le parlement fédéral ni la province d'Ontario, n'avait juridiction sur ces eaux, et c'est de cette façon que la question ne put être réglée. De la même manière, dans le cas de la rivière Pigeon, qui fait partie de cette chaîne de rivières limitrophes, ce Parlement ne devrait pas essayer de légiférer comme s'il s'agissait simplement d'une propriété privée. Ces droits entre les deux pays, doivent être établis et déterminés par la commission dont j'ai parlé, avant que nous accordions aucune permission à une compagnie privée.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne vois pas de parité entre la question en discussion et celle à laquelle fait allusion l'honorable député. Il affirme à bon droit qu'une certaine compagnie a obtenu de l'état du Minnesota l'autorisation de détourner certaines eaux qui se jettent dans la rivière à la Pluie, et de les dévier vers le lac Supérieur, à Duluth. Ces eaux coulent entièrement dans l'état du Minnesota. Or, la commission mentionnée par l'honorable député s'est opposée à ce projet comme étant contraire aux dispositions du traité Webster-Ashburton. Ici on ne demande que l'autorisation de développer une force hydraulique sur la rivière Pigeon. Tout le monde admet qu'il serait impossible d'exercer cette faculté à moins que, de l'autre côté de la rivière, il n'y eût législation concurrente établie soit par l'état du Minnesota, soit par le congrès des Etats-Unis, par conséquent, l'exercice de ce pouvoir serait assimilé à l'exercice de la faculté mentionnée par l'honorable député laquelle, de l'avis de la commission des cours d'eaux navigables, ne pourrait s'exercer, que de l'agrément du Canada et des Etats-Unis collectivement. A mon avis, toutefois, il conviendrait de procéder régulièrement et de décider s'il faut, oui ou non, accepter ou repousser le préambule de ce bill.

Cela implique une question de juridiction et je n'en dirai pas davantage sur ce point. C'est une question bien controversée et il faudra probablement qu'elle soit réglée, en définitive, par les tribunaux. Mon collègue, le ministre de la Justice, a déclaré, qu'à son avis, le Parlement seul a le pouvoir d'autoriser cette compagnie. Par conséquent, en ce qui concerne le Parlement, j'adhère à cet avis et je l'accepte. Plus tard, si on le juge utile, la question pourra être soumise à l'autorité judiciaire. A mon avis, il convient donc d'adopter le préambule du bill. Vient ensuite l'article qui soulève le plus d'objections, le pouvoir d'expropriation. Dans une certaine mesure, je me range à l'avis exprimé par l'honorable député. Mais je préfère ne pas exprimer d'opinion à cet égard.

M. LANCASTER: Le premier ministre croit que le Parlement possède juridiction exclusive et sans doute il entend que cela s'applique à la rivière Pigeon. Si je ne me trompe, il ne prétend pas que le Parlement ait juridiction sur la rivière Nipigon?

Sir WILFRID LAURIER: A mon avis, la juridiction de ce Parlement naît du fait qu'il s'agit ici d'un cours d'eau de nature internationale.

M. CLAUDE MACDONELL: Je ne saurais laisser adopter le préambule, sans m'inscrire en faux contre son adoption. La dernière fois que le bill est venu en discussion devant le comité, nous en avons ajourné l'étude afin de nous assurer des vues du gouvernement d'Ontario. Nous avons maintenant sous les yeux le texte de l'avis exprimé par ce Gouvernement—texte dont le député de Simcoe (M. Lennox) a donné lecture, et cette opinion est catégoriquement hostile à l'immixtion de ce Parlement dans cette question. Il est possible qu'il y ait ici juridiction concurrente, mais cela n'autoriserait pas la Chambre à voter cette loi, au mépris du vœu clairement exprimé par la province. Quand bien même la question relèverait de la juridiction fédérale et ne serait point du ressort du pouvoir provincial, conviendrait-il que nous adoptions ce projet de loi?

Supposons que les pouvoirs en question se bornent à la rivière Pigeon qui est un cours d'eau de nature internationale, et disons que le Gouvernement ait seul le droit d'autoriser la compagnie à développer l'électricité sur cette rivière; conviendrait-il que le Parlement accordât à des compagnies d'intérêt privé le droit de développer et de vendre cette énergie électrique, sans compensation ni réglementation? Au moins faudrait-il se piquer ici de logique. Au cours même de cette année, le Gouvernement s'est fait représenter à la conférence sur la conservation des ressources naturelles de l'Amérique nord, composée de représentants du Canada, des Etats-Unis et

du Mexique, je crois. Le but de cette conférence était d'étudier les meilleurs moyens à prendre pour conserver les ressources naturelles de ce continent. Cette conférence s'est réunie à Washington et il y figurait deux représentants du gouvernement canadien, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) et le député de Brandon (M. Sifton) qui ont apposé leurs noms au bas du rapport dressé par cette conférence. Ce rapport figure dans le document n° 9, de la session en cours et j'emprunte de ce rapport le paragraphe que voici:

A nos yeux, le monopole des eaux et surtout des forces hydrauliques constitue une cause d'alarme. A l'avenir, il ne faudra pas concéder, à perpétuité, l'usage des forces hydrauliques et des cours d'eau. Chaque octroi de ce genre devrait être subordonné à certaines conditions, comme le développement rapide de ces forces, leur utilisation avantageuse d'une façon ininterrompue et le paiement d'une juste indemnité au public pour les droits dont on jouit. En outre, cet octroi doit se circonscrire à une certaine période limitée, période qui ne doit pas dépasser la limite voulue pour assurer d'une façon légitime la sécurité du placement de capitaux. Les pouvoirs publics devraient se réserver le droit de remanier, à certaines époques fixes, le chiffre de l'indemnité payée au public, ainsi que le droit de réglementer les prix exigés et cela afin de parer à tout profit ou exigence illégitime.

Il y a à peine un mois ou deux qu'on a adhéré à ce paragraphe du rapport au bas duquel figure la signature du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) et du député de Brandon (M. Sifton) représentants le gouvernement canadien. Cependant, au mépris de ce qui est énoncé dans chaque ligne de ce paragraphe, le Gouvernement—même dans l'hypothèse ou il aurait raison sur la question de juridiction—le Gouvernement, dis-je, se propose de céder une de nos forces hydrauliques de nature internationale à des particuliers, pour leur propre bénéfice personnel. A coup sûr, il faudrait attacher quelque importance à ce rapport. Advenant même que le Parlement soit revêtu de la juridiction voulue, est-il convenable et dans l'intérêt du public d'adopter ce projet de loi? Si nous voulons que nos voisins respectent les conditions de ce traité c'est simple justice pour tous les intéressés que le gouvernement canadien n'y porte pas atteinte. Le premier ministre d'Ontario a fort catégoriquement exprimé sa désapprobation de cet projet. La conclusion de ce document c'est qu'il ne faut pas empiéter sur le territoire de la province. Il y est affirmé que le gouvernement d'Ontario a inauguré un système au sujet de cette rivière Nipigon en particulier; qu'il serait impossible d'exercer cette faculté, si la compagnie en question est autorisée à installer ses travaux sur le domaine public de cette province. Ce que nous demandons, c'est qu'on

ne prenne pas d'initiative, mais que ce bill soit renvoyé au tribunal compétent qui est la province d'Ontario.

Quant à l'opinion exprimée par le premier ministre sur la nécessité d'obtenir une loi de l'état de Minnesota, indépendamment des obligations du traité,—et c'est sans doute le récent traité sur les cours d'eau de nature internationale que le premier ministre vise ici,—il n'y a nullement lieu de s'adresser à l'état du Minnesota ou aux autorités des Etats-Unis, pour créer des travaux de ce côté-ci de la rivière, du moment que ces travaux ne modifient pas le débit des eaux dans cette rivière. Vers 1890, lorsque le gouvernement canadien exploita la rivière Niagara, ce qui eut lieu avec l'autorisation de la province d'Ontario, il ne fut pas obligé de s'adresser à l'état de New-York; il utilisa les eaux du côté canadien. De même, advenant que cette compagnie obtienne la charte qu'elle demande, à moins qu'elle n'enfreigne les dispositions d'un traité que nous n'avons pas encore été en lieu de discuter ici, elle pourra utiliser ces eaux, sans être obligée de s'adresser à l'état du Minnesota pour en obtenir une loi.

La compagnie pourra faire ce que les premières compagnies d'Ontario ont réalisé sur le côté canadien de la rivière, aux chutes Niagara. Il y a deux questions principales impliquées ici: la première, c'est que la province d'Ontario qui possède les droits en pareille matière a été en lieu d'exprimer ses vues; or, ces vues ayant été exprimées, la Chambre doit en tenir compte. En deuxième lieu, Ontario est la seule province qui soit intéressée et il ne convient pas que le Gouvernement accorde cette autorisation à de simples particuliers, au mépris des articles auxquels il a souscrit au cours de la conférence en question, et en portant défi à l'opinion publique.

M. LANCASTER: Je n'ai qu'un mot à ajouter à mes observations de l'autre jour. Je tiens compte de l'affirmation du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) quand il déclare que le parlement fédéral est revêtu de la juridiction relativement aux cours d'eau de nature internationale. Mais je prétends que cette juridiction est limitée et je me suis confirmé dans cette opinion, depuis que je l'ai énoncée ici, l'autre jour. La question qui nous est soumise n'invoque pas cette juridiction.

En ce qui concerne l'argument formulé relativement à la navigabilité de ce cours d'eau, il n'y a nullement lieu de s'adresser à cette Chambre. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), si je ne me trompe, ne nie pas cette proposition. L'argument qu'il fait valoir, c'est qu'il s'agit d'un cours d'eau de nature internationale et que par conséquent, le Parlement est revêtu de la juridiction voulue. J'admets cette

M. A. C. MACDONELT.

juridiction avec la restriction que j'y ai apportée. Mais je prétends qu'il faut en régler l'exercice d'une manière sensée et convenable, pour les usages auxquels doit être consacré l'exercice de cette juridiction en matière internationale. Une simple question commerciale, la création d'une corporation, ce n'est pas là en soi une question de nature internationale. L'exploitation de cette compagnie, il va sans dire, pourrait prendre un aspect international; mais tout simplement parce que cette compagnie doit être établie sur les rives ou même sur les eaux de cette rivière jusqu'à la ligne frontière d'un cours d'eau international, cela n'appelle nullement l'intervention du pouvoir fédéral. Ce n'est que lorsqu'il entre dans la question quelques éléments de nature réellement internationale qu'il y a lieu d'affirmer cette juridiction relativement aux affaires internationales. On affirme ici que l'état du Minnesota peut exercer toute la juridiction, de l'autre côté de la frontière. De même, la province d'Ontario pourrait l'exercer de ce côté-ci de la frontière.

L'état du Minnesota et la province d'Ontario, sont propriétaires du territoire jusqu'à la frontière internationale qui, dans le cas actuel, je suppose, suit le centre de la rivière. Je ne saurais dire si ce point est accordé, mais je ne vois pas comment on pourrait révoquer en doute. Comme on demande ici l'autorisation législative pour une compagnie à laquelle l'assemblée législative provinciale pourrait accorder la personnalité civile, nous portons atteinte aux droits de la province. Ainsi, bien que, sans doute, il y ait juridiction chez le parlement fédéral et je tiens à bien m'expliquer à cet égard, en présence des paroles prononcées par le premier ministre—cette juridiction ne doit s'exercer que pour les usages de nature internationale, et il n'est nullement question d'exclure la juridiction de la province à titre de propriétaire du territoire. Il n'est pas un seul pouvoir demandé par cette charte que la province d'Ontario ne puisse observer.

Je parle ici de science certaine, vu que je demeure près de la rivière Niagara et que je suis au fait des opérations de la Canadian Niagara Power Company, qui exerce toutes les opérations que ce bill tend à autoriser cette compagnie à exercer et qui fait une exploitation lucrative.

A mon avis, le Parlement ne devrait pas intervenir. En présence des raisons alléguées par le promoteur de ce bill ou suggérées par le premier ministre, je demeure convaincu que mon devoir est tout tracé: voter le rejet du préambule.

M. SAMUEL SHARPE: Il se dresse deux objections contre ce bill, advenant même que le Parlement soit revêtu de la juridic-

tion. D'abord nous aliéons une propriété publique fort précieuse que nous concédons à perpétuité, à une compagnie d'intérêt privé, sans exiger de compensation.

La seconde est que, si j'ai bien compris l'honorable député de Thunder Bay-et-Rainy-River (M. Conmee), il désire construire une jetée dans un cours d'eau navigable et nuire ainsi à la navigation. Pour ces motifs, j'ai l'intention de voter contre le préambule du bill. Je crois aussi que l'administration devrait examiner très sérieusement la communication qu'elle a reçue de la province d'Ontario. J'estime que la province d'Ontario a adopté une politique large et intelligente au sujet de la conservation de ses ressources naturelles et du développement de ses forces hydrauliques et je ne crois pas que le Parlement devrait s'immiscer dans l'application de cette politique. Dans les circonstances je pense qu'il est de mon devoir de ne pas voter sans rien dire mais de faire enregistrer mon opinion à ce sujet.

Sur l'article 8.

M. LENNOX: Quelle est la signification de cette phrase dans le paragraphe "a": "Par tout moyen d'application?"

M. CONMEE: Cela veut dire que l'on peut exploiter les moulins au moyen de câbles ou de force électrique ou hydraulique ou par air comprimé ou par tout autre moyen qui peut donner du pouvoir. Il peut se produire de nouvelles inventions que nous ne prévoyons pas aujourd'hui.

M. LENNOX: Ces mots ne sont pas placés au bon endroit. Si ces mots se rapportaient à "acquérir, développer et améliorer", s'ils se bornaient à l'exploitation des forces hydrauliques, alors les mots "par tout moyen d'application" auraient quelque signification. Mais quand ils suivent "fournir et vendre des pouvoirs hydrauliques pour tout besoin" ils ne sont pas à la bonne place.

M. CONMEE: L'honorable député ne sait pas quels moyens d'exploitation vont être employés?

M. MACDONELL: Je ne crois pas que nous devrions permettre l'exportation d'un pouvoir aussi important. Le paragraphe "a" dispose que la compagnie peut fournir, et vendre de la force hydraulique pour tout objet sous toute forme en tout endroit au Canada et aux Etats-Unis. Cela autorise tout système de vente, quant au montant, aux conditions ou autrement. Je ne crois pas que nous devrions permettre à ces compagnies de nous déposséder de notre héritage naturel, en lui accordant l'autorisation de faire une vente sans limite aux Etats-Unis.

M. CONMEE: Le pouvoir d'exproprier l'électricité est supprimé par un amende-

ment, à moins qu'il ne soit fait avec l'application de la loi de l'exportation électrique.

M. MACDONELL: Je suis informé que la loi de l'exportation électrique doit s'appliquer aux opérations de cette compagnie. Mais quand vous donnez les pouvoirs absolus de faire quelque chose, comme vous le faites ici, vous n'observez pas une loi d'application générale. Je ne crois pas que cette autorisation générale et illimitée devrait être accordée à cette compagnie.

M. LENNOX: Ces mots ont été mis là à une époque où nous accordions de plus grands pouvoirs que nous nous proposons d'en donner maintenant, et ils ne répondent pas au pouvoir limité qui est donné ensuite par les amendements qui sont maintenant proposés. On propose actuellement que cette compagnie soit mise sous le contrôle de la loi d'exportation de l'électricité et des fluides. Elle définit la manière d'opérer et cela ne s'applique pas à ce cas.

M. CONMEE: Quels mots l'honorable député voudrait-il supprimer?

M. LENNOX: "Fournir et vendre pour tout objet et sous toute forme", je supprimerai les mots "sous toute forme".

M. CONMEE: Je consentirais à supprimer les mots "sous toute forme d'application".

M. MACDONELL: Je ne voudrais pas que le comité soit pris dans une confusion. L'honorable député a préparé un bill qui, avant tout, accorde presque tous les pouvoirs qu'il a pu imaginer et qui se continuent durant les vingt articles. Ensuite il propose de les diminuer en consentant à supprimer à la fin certains mots. Il en résulte que la disposition des articles du bill n'est plus d'accord avec les exceptions qui sont ensuite continuées dans le bill. Je proposerai que toute compagnie qui est soumise à la loi d'exportation d'électricité et de fluides soit autorisée à exporter son fluide ou une certaine partie, aux Etats-Unis, moyennant certaines restrictions. C'est bien suffisant, et ensuite il faudrait supprimer du paragraphe "a" ces mots "et les transmettre par tout moyen à et fournir et vendre les dits produits pour servir en quelque manière que ce soit en tout endroit au Canada et aux Etats-Unis."

M. CONMEE: Je ne peux pas consentir à cette suppression car c'est l'essence même du bill.

M. MACDONELL: Tel que le bill existe maintenant, il donne à la compagnie un pouvoir illimité d'exportation.

L'hon. M. PUGSLEY: Je propose que dans le paragraphe "a" de l'article 8 entre

les mots "et fournir" dans la troisième ligne on insère les mots "sujet aux dispositions ci-après contenues".

(L'amendement est adopté.)

M. A. C. MACDONELL: Les pouvoirs de la compagnie d'après le paragraphe (b) devraient être restreints. Tel que ce paragraphe est rédigé il comprend les pouvoirs accordés à l'origine. La rivière Nipigon devrait être supprimée de ce paragraphe.

L'hon. M. PUGSLEY: La rivière Nipigon n'est pas exclue du bill, il n'y a que les pouvoirs d'expropriation qui la concernent qui en sont exclus.

M. MACDONELL: Vous accordez ici des pouvoirs d'expropriation et vous les supprimez par la suite. Le mot "acquérir" est très compréhensible.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sera par achat ou par bail.

M. CONMEE: Il n'y a rien ici qui donne des pouvoirs sans nécessité.

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci accorderait simplement le pouvoir d'acquérir une propriété sans aucun pouvoir d'expropriation.

L'hon. M. GRAHAM: Du moment que nous supprimons les pouvoirs d'expropriation relatifs à la rivière Nipigon, je ne vois pas que nous ayons le droit, si nous adoptons le bill, de dire à la compagnie: Si vous désirez louer de quelqu'un ou même du gouvernement d'Ontario, vous ne pouvez pas le faire. Cette compagnie devrait louer du gouvernement d'Ontario et la commission hydro-électrique devrait pouvoir distribuer son pouvoir par l'intermédiaire de la compagnie, mais si nous supprimons la Nipigon elle n'aura pas de pouvoir de louer même du gouvernement d'Ontario. Je crois qu'il y aurait un danger si vous accordiez les pouvoirs d'expropriation, mais comme je l'ai compris, ces pouvoirs ne s'appliquent pas à la rivière Nipigon.

M. E. M. MACDONALD: Quand nous en arriverons au pouvoir d'expropriation dans la rivière Nipigon, nous pourrions faire ressortir cela à ce moment.

M. LENNOX: Cet article contient deux dispositions, d'abord une autorisation générale d'acquérir des terres, etc., et ensuite, d'après ce paragraphe, il est pourvu que la compagnie peut acquérir et développer certains pouvoirs d'eau dans ces deux rivières.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une limite.

M. LENNOX: Non, je crois que c'est un droit général. Est-il compris que la compagnie aura des pouvoirs en dehors de ces deux rivières ou seulement sur ces rivières?

M. W. PUGSLEY.

L'hon. M. GRAHAM: Dans ces deux rivières seulement.

M. LENNOX: Pourquoi ne pas dire: acquérir telles terres qui sont nécessaires pour son entreprise ou développer des pouvoirs hydrauliques sans l'introduire dans ce paragraphe.

L'hon. M. GRAHAM: Le mot "seulement", n'établit-il pas la limite?

M. LENNOX: Non, cela veut dire seulement à une place dans chacune de ces rivières.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans les rivières suivantes seulement.

M. CONMEE: C'était pour affirmer qu'on ne pourrait pas acquérir de monopole.

M. LENNOX: C'est pour affirmer que la compagnie n'aura qu'un seul pouvoir hydraulique dans chaque rivière. Nous pourrions avoir les mots suivants: "acquérir des terrains, servitude active, privilèges, l'eau et les droits de prise d'eau nécessaires pour les objets de son entreprise et exploiter des pouvoirs hydrauliques dans les rivières suivantes, savoir, la rivière Pigeon dans la province d'Ontario, etc., etc.," jusqu'à la fin de l'article.

M. CONMEE: Cet article a été rédigé par un avocat très minutieux, et il me semble qu'il n'y a qu'une différence entre avocats relativement à ce que devraient être les expressions employées.

M. MIDDLEBRO: Je proposerai l'amendement suivant:

Pourvu que ces pouvoirs soient développés seulement dans les rivières Nipigon et Pigeon.

L'hon. M. PUGSLEY: L'article est préférable, je crois, tel qu'il est, parce qu'il dit: "pourra acquérir des terrains, etc." La compagnie peut avoir besoin d'acquérir des terrains pour ses poteaux, ses fils, ses bureaux, ses constructions, etc., qui seront éloignés de ces rivières et alors cet article dispose que les pouvoirs hydrauliques pourront être acquis seulement dans ces deux rivières et seulement à un seul endroit dans chaque rivière. Je ne crois pas que l'on pourrait se servir d'expression qui rendrait le sens plus clair qu'il ne l'est par cet article pour dire que la compagnie n'aura pas de pouvoir d'acquérir un droit et un pouvoir hydraulique dans d'autres rivières que la Nipigon et la Pigeon et que relativement à ces rivières, elle peut seulement acquérir des pouvoirs hydrauliques à un endroit dans chaque rivière, mais qu'elle peut acquérir des terrains dans d'autres endroits pour ses besoins divers.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: Il m'est impossible d'accepter l'amendement de l'honorable député de Grey (M. Middlebro) à moins que l'on me prouve qu'il n'a pas d'importance.

M. LENNOX: Ou par consentement général.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Je jugerai de son importance par la disposition qu'aura la Chambre à l'accepter.

M. A. C. MACDONELL: Nous pourrions laisser en suspens cette clause jusqu'à ce que nous en ayons terminé avec les articles qui accordent les pouvoirs d'expropriation de façon à ce que nous puissions les rendre uniformes.

Sur l'article 9.

M. LENNOX: Nous avons des modèles d'articles que nous insérons dans les chartes de chemins de fer, et la première partie de l'article 9, est d'accord avec la formule usitée. Mais il y a deux autres dispositions modèles qui existaient dans le bill, quand il a été présenté pour la première fois, mais qui sont supprimées dans le bill imprimé. L'une d'elles est que les tarifs du télégraphe et du téléphone seront approuvés par la commission des chemins de fer et l'autre que le paragraphe 2, de la loi des télégraphes s'appliquera aux opérations télégraphiques de la compagnie.

M. CONMEE: Vous constaterez que ces deux clauses sont comprises dans l'article 19.

Sur l'article 12.

M. LENNOX: Dans un de ces articles il est prescrit que le consentement de la municipalité devra être exprimé sous forme de règlement; mais dans le cas des municipalités de Fort-William et de Port-Arthur, la compagnie ne peut installer son matériel dans les limites de la municipalité qu'à la suite d'un plébiscite municipal. Quelle est la raison de cette distinction?

L'hon. M. GRAHAM: La disposition générale n'oblige à obtenir le consentement de la municipalité que sous forme d'un règlement du conseil, sans consultation des contribuables. Il doit exister quelque raison spéciale pour qu'on exige davantage dans le cas des villes de Fort-William et Port-Arthur.

Sur l'article 14.

M. SHARPE (Ontario): Cet article attribue à la commission des chemins de fer la réglementation du tarif. C'est un corps très compétent, mais ses instants sont déjà tous absorbés par le règlement des différends entre chemins de fer. Lors de la délibération en comité du présent projet de loi, j'ai proposé d'attribuer la réglementation du tarif à la commission hydro-électrique qui est spécialement versée dans ces matières, et serait très apte à s'en occuper. Si l'honorable député (M. Conmee) voulait consentir à cette proposition, le pro-

jet de loi me paraîtrait prêter beaucoup moins le flanc à la critique.

L'hon. M. GRAHAM: Nous n'avons pas le droit d'attribuer des devoirs à une commission qui a été nommée par un autre corps. Mais l'honorable député n'a pas oublié qu'au sujet d'un acte voté à cette session-ci, nous avons pris pour règle de référer à la commission des chemins de fer précisément les contestations relatives à l'utilisation de nos chutes d'eau.

M. SAMUEL SHARPE: Sûrement, le ministre ne prétend pas qu'il nous est interdit de désigner comme arbitre pour la fixation du tarif la commission hydro-électrique, si elle consent à se charger de la besogne. Elle ne demanderait pas mieux que de s'en charger, car elle serait ainsi à même de mettre en pratique les vues de la province à cet égard.

M. LENNOX: Si nous attribuons à la commission des chemins de fer un pouvoir général et très nécessaire de réglementation, comment cela va-t-il s'harmoniser avec les dispositions de la loi sur l'exportation de l'électricité et du fluide?

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre de la Justice est d'avis qu'il pourrait y avoir conflit entre les dispositions de l'article 14 et celles de la loi sur l'exportation de l'électricité et du fluide, laquelle prescrit que le prix exigé du consommateur canadien sera fixé par le gouverneur en conseil.

M. CONMEE: Le nouvel article 15, modifié dans sa dernière ligne, de manière à attribuer la réglementation à la commission des chemins de fer, plutôt qu'au Gouverneur en conseil, nous mettrait à même, je pense, de surmonter la difficulté.

M. LANCASTER: Pourquoi cette compagnie ne serait-elle pas soumise au même régime que d'autres compagnies exportant l'énergie électrique? Il ne me paraît pas de bonne administration de placer une compagnie exportant de l'énergie sous l'empire d'un acte général, et une autre compagnie de même nature sous l'empire d'un acte spécial. Je crois que toutes les compagnies exportant de l'énergie électrique devraient être soumises au même régime.

M. LENNOX: Je vois que la loi générale renferme relativement aux prix, etc., des dispositions générales dont l'application par règlement est confié au Gouverneur général en conseil; de sorte que si vous inscrivez ici un article spécial, une disposition spéciale attribuant ces fonctions à la commission des chemins de fer et si vous inscrivez ensuite une disposition déclarant applicable l'acte général, il y aura contradiction.

L'hon. M. GRAHAM: Je dois accepter ma part de blâme, s'il y a lieu de blâmer

quelqu'un, pour avoir cherché à confier ces attributions à la commission des chemins de fer. Je désire l'établissement d'une règle uniforme régissant toutes les compagnies constituées pour la distribution de l'énergie.

M. LANCASTER: Ne pourrions-nous y arriver en modifiant la loi générale, au lieu de légiférer spécialement pour cette compagnie-ci?

L'hon. M. GRAHAM: Il est trop tard maintenant pour modifier l'acte général, et je ne voudrais pas faire relever cette compagnie du Gouverneur en conseil pour la réglementation des prix; je préfère la placer sous le contrôle de la commission des chemins de fer.

M. R. L. BORDEN: Je reconnais avec le ministre des Chemins de fer que la solution la plus opportune serait de confier la réglementation du tarif à la commission des chemins de fer. Lors de la délibération de la loi de 1907, loi relative à l'exportation de l'électricité et du fluide, j'insistai beaucoup pour que ce contrôle fut attribué à la commission des chemins de fer plutôt qu'au Gouverneur en conseil. Dans l'intérêt public, et dans celui des membres du cabinet eux-mêmes, il est important que le Gouverneur en conseil ne se charge pas d'une besogne de cette nature. D'autre part, je suis de l'avis de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) que nous ne devons pas légiférer spécialement pour une compagnie, mais les soumettre toutes, et le plus tôt possible, à un régime uniforme.

M. LANCASTER: Ne pourrions-nous pas résoudre la difficulté par le moyen d'un règlement ou d'un décret en conseil émis par l'exécutif et chargeant la commission des chemins de fer de la fixation du tarif? Cette commission est le tribunal le mieux en mesure de régler ces questions; mais il ne faudrait pas forcer une compagnie à s'adresser à cette commission tandis que les autres pour le même objet devraient s'adresser au Gouverneur en conseil.

L'hon. M. GRAHAM: Je crains que nous ne puissions en agir ainsi.

M. CLAUDE MACDONELL (Toronto-sud): Nous sommes en présence de cette difficulté. En ce qui regarde l'utilisation de l'énergie au Canada, la réglementation du tarif, etc., la commission des chemins de fer en est chargée aux termes du présent projet de loi. Puis, dans une autre disposition, nous déclarons la loi relative à l'exportation de l'électricité et du fluide applicable dans son intégrité à cette compagnie, et dès lors, l'exportation de ce fluide et toute la réglementation y relative se trouvent relever du Gouverneur en conseil. De sorte que la production de l'énergie au Canada relève de la commission des

M. GRAHAM.

chemins de fer, tandis que son exportation relève du Gouverneur en conseil. Il faudrait que la loi sur l'exportation de l'électricité et du fluide fût déclarée applicable à la compagnie en question. Quel parti va prendre le ministre des Chemins de fer? Va-t-il céder ses attributions, ou, au contraire, se faire attribuer celles conférées à d'autres à cet égard, de manière à pouvoir contrôler toute l'entreprise, tant au point de vue de l'exportation qu'au point de vue de la consommation locale?

L'hon. M. GRAHAM: Je suis d'accord avec l'honorable chef de l'opposition, que pour plus d'uniformité et pour d'autres raisons, il serait préférable d'attribuer la réglementation des tarifs à la commission des chemins de fer, et j'ai cru que c'était le bon moment de commencer.

M. SHARPE: Pourquoi ne pas placer cette compagnie sous l'empire de la loi sur l'exportation du fluide, sauf en ce qui regarde la réglementation des prix, qui relèverait de la commission des chemins de fer plutôt que du Gouverneur en conseil.

M. CARVELL: Si l'honorable député veut consulter le chapitre 16 des statuts de 1907, il constatera qu'il est à peu près impossible d'opérer sur toute la ligne la substitution de la commission des chemins de fer au Gouverneur en conseil. Prenez l'article 10, qui autorise l'établissement de droits d'exportation; vous ne voudriez pas attribuer ce pouvoir à la commission des chemins de fer. Cette commission ne légifère pas; elle se borne à réglementer l'exploitation de ces ressources d'utilité publique. Nombre de propositions ont été faites, et je désire en faire une pour mon compte; elle couvre à peu près tout le champ couvert par des précédentes. Il s'agit d'amender l'article 15 par l'insertion au commencement des mots "sous la réserve des dispositions spéciales du présent acte (ou autres mots à cet effet) les dispositions de l'acte d'inspection et de l'acte relatif à l'exportation de l'électricité et du fluide seront applicables". De cette manière les dispositions spéciales de l'article 14 sont sauvegardées, tandis que les autres pouvoirs restent confiés à la commission.

M. LANCASTER: Ne se trouve-t-il pas plusieurs questions d'administration couvertes par cette loi?

M. CONMEE: Elles se trouveraient exceptées.

M. CARVELL: Les questions d'administration sont couvertes par l'acte d'exportation et dès lors relèvent du Gouverneur en conseil.

M. LANCASTER: Maintenant, je suis plutôt de l'avis de l'honorable député (M. Carvell) sur la question. Je pense que la

question des prix etc., pourrait être laissée à la décision de la commission, mais je ne suis pas favorable à l'idée de charger cette commission de faire des lois à l'égard de l'exportation de l'énergie. Les questions fondamentales de principe et les grandes questions d'administration, devraient rester sous la dépendance de notre Parlement et du Gouverneur en conseil; mais les questions de prix et les détails administratifs relativement à l'exportation peuvent être laissés sous le contrôle de la commission.

M. LENNOX: Je propose d'insérer les mots: "sous la réserve des dispositions contenues dans l'article 14". Puis, je bifferais les mots "aux prix" dans la dernière partie de l'amendement proposé. C'est-à-dire, votez l'article 14 sans amendement, et puis prenez l'amendement que propose l'honorable député de la Baie-du-Tonnerre et de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee), dans les termes où il se trouve dans les procès-verbaux, que "les dispositions de l'acte d'inspection de l'électricité de 1907, et de l'acte d'exportation de l'électricité et du fluide soient applicables à la compagnie et à ses entreprises." Mais commencez par ces mots: "sous la réserve des dispositions de l'article 14", et biffez aussi les mots "aux prix" dans le paragraphe 2 de cet amendement proposé. De cette manière, toutes les questions importantes seraient laissées à la discrétion du Gouverneur en conseil.

M. CONMEE: Cela me paraît revenir à peu près au même que la proposition de l'honorable représentant de Carleton (M. Carvell). Il faudrait biffer non seulement les mots "aux prix", mais aussi les mots "et en conformité des conditions"; car l'article 14 parle à la fois des prix et des conditions.

M. LENNOX: Pourquoi insérer cette disposition, si nous plaçons la compagnie sous l'empire de l'acte général?

M. CONMEE: Parce que cette disposition est une sauvegarde plus effective de l'intérêt public qu'une disposition générale ou qu'aucune disposition d'aucun acte que je connaisse.

M. LENNOX: En quoi diffère-t-elle?

M. CONMEE: Elle est plus radicale qu'aucune autre. Elle indique la réglementation des prix et les conditions du service, ou les conditions auxquelles l'énergie sera fournie au consommateur. De cette manière, les différends sont réglés. C'est un grand progrès sur tout ce que je connais de cette nature.

M. CARVELL: La loi de 1907 relative à l'exportation de l'électricité et du fluide ne renferme pas de disposition relative aux prix, mais se borne à prescrire des règles pour l'exportation, et autorise le Gouverne-

ment à établir une taxe d'au plus \$10 par cheval. Si nous adoptons les dispositions de cet acte tel qu'il est, le public n'aura aucun contrôle sur les prix. Mais aux termes de l'amendement, la commission des chemins de fer est autorisée à régler non seulement l'exportation et les prix, mais aussi les conditions du service. Il est donc assuré au public une protection dont il n'est nullement question dans la loi sur l'exportation, et c'est certainement un grand avantage au point de vue du public.

M. LENNOX: Mais nous mettons les prix dans l'article 14 et nous ne voulons pas qu'ils soient mentionnés dans l'article 15.

M. CARVELL: Si l'on biffait le mot "prix" il n'y aurait aucun mal.

M. LENNOX: Il y a tout simplement cette différence. L'honorable député propose de mettre "sujet aux dispositions spéciales de cet acte", tandis que je veux que les exceptions soient limitées spécialement à l'article 14.

M. CARVELL: Mon but en donnant à cela un sens plus général, c'est que s'il y a dans le présent acte quelque chose qui diffère de l'acte d'exportation, assurément nous ne devons pas faire de cela une inconséquence en droit. Je veux exclure tout ce qui est inconséquent. Je ne dis pas qu'il y ait quelque chose en dehors de l'article 14, mais il me semble qu'il n'y a pas de mal à lui donner un sens large.

M. LENNOX: Cela implique la nécessité pour nous de scruter avec plus de soin toutes les dispositions de ce bill. Nous courons le risque d'inclure dans l'exemption ce que nous n'avions pas du tout l'intention d'y inclure. Je crois que si nous excluons les dispositions de l'article 14, nous comprenons ce que nous faisons. Pour ma part, je préférerais cela de beaucoup.

M. MACDONELL: L'honorable député de Carleton (M. Carvell) verra d'abord que l'acte relatif à l'exportation de l'électricité doit, selon l'intention du législateur, être d'une application générale, et s'appliquer à toutes les compagnies, pas à une compagnie en particulier. Alors, lorsque vous prenez une compagnie et que vous lui conférez des pouvoirs spéciaux dans dix ou vingt articles du statut, et que vous finissez par dire que l'acte général s'appliquera, sujet aux pouvoirs conférés par cet acte spécial, la conséquence en est que la compagnie échappe complètement à l'application de l'acte général en tant qu'il s'agit de ces articles. De sorte qu'il n'est pas juste de dire que l'acte général s'appliquera, sujet à cet acte, car si l'on dit cela l'on soustrait à cette application toutes les dispositions des articles de ce statut spécial.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que l'acte spécial n'infirmerait pas l'acte général?

M. MACDONELL: C'est là où je veux en venir. Il échappe à l'application de l'acte général. L'acte général s'applique aux articles concernant toutes les autres compagnies de ce genre; de sorte que, en le restreignant à l'article 14, vous rendez l'acte applicable en général à tous les autres articles du bill.

M. CARVELL: Je suis porté à croire que si vous adoptez la proposition de l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) il n'y aura aucune difficulté. Mon but en suggérant l'article d'une application plus large était de prévenir le cas où il y aurait d'autres inconvénients. Mais je suis sous l'impression que si vous acceptez les dispositions de l'article 14 vous rendez réellement l'acte conséquent et vous atteignez le but que tout le monde, à mon sens désire atteindre.

M. MACDONELL: Il est à désirer que toutes ces compagnies soient soumises à l'acte général. Le ministre admettra cela. Or si vous donnez à une compagnie l'existence légale et si vous lui conférez des pouvoirs par un acte spécial, puis, si vers la fin de l'acte spécial, vous dites que l'acte général ne s'appliquera qu'aux cas où ces articles ne s'appliquent pas, l'acte entier est alors soustrait à l'application de l'acte général, et vous déclarez ouvertement que l'acte que vous adoptez maintenant soustrait complètement la compagnie à l'acte général.

M. CARVELL: Je crois que l'auteur du bill serait bien aise d'accepter les dispositions de l'acte général dans toute leur intégrité, et de n'appliquer aucune autre condition à son bill. Mais lorsqu'il est venu devant cette commission il y a quelques semaines, la commission s'y est opposée, et le premier ministre s'y est opposé. Il a dit que cela donnait à ce gentleman des pouvoirs plus grands que le Gouvernement ne devrait lui donner. On l'a en conséquence restreint en l'assujettissant à certaines conditions qui n'existent pas dans l'acte général. L'acte général ne donne à personne le contrôle des prix qui doivent être exigés du peuple canadien. Les conditions imposées par l'acte spécial donnent à la commission des chemins de fer le droit de régler les prix.

M. LANCASTER: Ces prix devraient être réglementés en vertu de l'acte général parce que le Gouverneur en conseil pourrait établir des règlements à cette fin.

Sur l'article 15.

M. LENNOX: Je propose d'insérer les mots "sujet aux dispositions de l'article

M. A. C. MACDONELL.

14 du présent acte," et de biffer dans le paragraphe 2 les mots "à des prix."

M. CONMEE: Je crois que cela fait disparaître toute cause de dissension.

L'hon. M. GRAHAM: Cela laisse les prix entre les mains de la commission.

M. R. L. BORDEN: Cela aura pour résultat qu'aucun tribunal n'a le droit d'accorder une licence déterminant les prix en ce qui concerne cette compagnie. Je crois que l'auteur du bill sera prêt à accepter cela vu que cela le libère d'une certaine restriction. Dans l'article 14, il n'y a aucune disposition générale au sujet des prix qui seront exigés, et toute personne désireuse d'obtenir de l'énergie électrique de la compagnie doit s'adresser au bureau des commissaires des chemins de fer. Mais la compagnie ordinaire, régie par l'acte concernant l'exportation du ruide électrique, 1907, doit se procurer une licence et cette licence doit définir les prix. De sorte que, si le mot "prix" était biffé comme on propose de le faire, il semblerait que cela dut produire ce résultat que mon honorable ami de la Rivière-la-Pluie ne désire pas, j'en suis convaincu. Je crois qu'il vaudrait mieux laisser l'article 14 tel qu'il est, si on le désire, que de dire plus loin que les dispositions de l'acte concernant l'exportation du fluide électrique s'appliqueront aussi à la compagnie, sujet à la disposition suivante, savoir: Que la licence prévue dans cet acte, comme devant être émise par le Gouverneur en conseil, devra, dans le cas de cette compagnie être émise par le bureau des commissaires des chemins de fer. Est-ce que cela atteint le but que le ministre des Chemins de fer se propose?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que cela répond à ce que je désire.

M. R. L. BORDEN: Je crois que cela y répond, sauf qu'à mon avis vous ne devriez pas biffer le mot "prix". Si vous conservez les articles 14 et 15 vous produisez deux effets qui se compromettent peut-être. Cela produirait un curieux résultat législatif, et je crois que nous ne serions pas prêts à prédire d'avance ce qu'un tribunal quelconque pourrait décider quant à l'effet de deux dispositions de ce genre. Il est certain que si vous biffez le mot "prix" vous dispenserez cette compagnie de l'obligation de prendre une licence qui détermine le prix et je crois que cela ne serait pas désirable.

M. CARVELL: Je suis porté à croire que l'honorable député a raison.

M. LENNOX: Si j'ai bien compris les déclarations de certains membres de la droite, il n'y a rien dans ce bill quant à l'exportation, il n'y a pas de réglementa-

tion des prix. Par l'article 15 nous avons intercalé tout cet acte d'exportation.

M. R. L. BORDEN: Voici ce que je prétends: L'article 15 copie les dispositions de l'acte concernant l'exportation de fluide électrique, 1907. Le but et la teneur de l'acte de 1907 sont à l'effet qu'avant de pouvoir exporter pour une piastre valant de cette énergie électrique, il vous faut fournir l'électricité aux consommateurs canadiens à un prix fixé par la licence. Je ne serais pas en faveur du retrait de cette disposition de l'acte. Il me semble qu'un article satisfaisant pourrait être facilement rédigé, mais si nous le rédigeons à la diable, il pourrait en résulter de la confusion.

M. LENNOX: Si nous intercalons les dispositions de cet acte d'exportation dans l'article 15 et si nous en restons là, est-ce que nous ne serons pas en sûreté?

M. R. L. BORDEN: Je suis porté à croire qu'à moins de faire une rédaction nouvelle de ces deux articles, l'objet que l'on se propose serait atteint en retranchant complètement le paragraphe 2 et en insérant au commencement de l'article 15, qui ne contiendra plus alors que deux lignes des paroles comme celles-ci:

Sauf les dispositions contraires contenues dans le présent acte, les dispositions de l'acte concernant l'inspection de l'électricité, de 1907 et celles de l'acte concernant l'exportation du fluide électrique, s'appliqueront à la compagnie et à ses entreprises.

Laissez de côté tout le reste de l'article parce qu'il est contenu dans l'acte de 1907.

M. CONMEE: Il n'y a aucun doute à cela. Les mots dans l'acte ont été intercalés afin de le rendre plus clair, mais je ne crois pas qu'ils soient nécessaires.

M. CARVELL: Il n'y a qu'une seule objection possible à cela et je désire la soulever. Il m'a semblé que le but du bill était de pourvoir à ce que les règlements concernant l'exportation de l'électricité soit mis entre les mains du bureau des commissaires des chemins de fer, au lieu du Gouverneur en conseil. Si nous renonçons à cela la proposition du chef de l'opposition atteint le but désiré.

M. R. L. BORDEN: Je crois qu'il vaudrait mieux en arriver là par un amendement à l'acte général.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé:

Que l'article 15, tel qu'il figure dans le bill soit biffé et remplacé par les mots suivants:

15. Sauf les dispositions contraires contenues dans le présent acte, les dispositions de l'acte concernant l'inspection de l'électricité, de 1907, et celle de l'acte concernant l'exportation du fluide électrique s'appliqueront à la compagnie et à ses entreprises.

M. A. C. MACDONELL: Cet article légaliserait l'exportation de l'énergie électrique aux Etats-Unis en vertu de l'article 8, sans qu'elle fut soumise à aucun contrôle. Si vous acceptez de l'opération de l'acte général d'exportation les pouvoirs d'exportation qui sont déjà conférés à la compagnie dans les articles précédents de ce bill, alors la compagnie a le champ libre en ce qui concerne ces pouvoirs d'exportation et elle n'est sujette à aucune des restrictions contenues dans l'acte d'exportation. Il me semble que cet article soustrait la compagnie à l'application de l'acte général, et que la compagnie pourra en réalité faire ce que bon lui semblera.

M. CONMEE: Il lui faudrait avoir une licence et elle serait assujettie aux conditions de cette licence.

M. A. C. MACDONELL: Il ne lui faut avoir une licence que pour les pouvoirs qui ne lui sont pas conférés préalablement par l'acte. L'acte général ne s'applique pas en ce qui concerne les pouvoirs expressément conférés à cette compagnie. Ceci pourrait tout aussi bien être une feuille de papier laissée en blanc en tant qu'il s'agit de restreindre la compagnie ou de l'assujettir à des règlements en ce qui concerne le droit d'exporter aux Etats-Unis, en vertu du paragraphe "a" de l'article 8.

M. R. L. BORDEN: Avec toute la déférence possible pour mon honorable ami, je ne puis accepter cette manière de voir. S'il est dit, par exemple, que la compagnie aura le pouvoir d'exporter de l'électricité aux Etats-Unis, et si l'on ajoute à cela, que ce pouvoir ne pourra être exercé qu'en conformité des dispositions de la loi générale, sauf dans les cas expressément prévus dans la présente loi, je ne crois pas que mon honorable ami atteigne l'objet qu'il a en vue. S'il existe le moindre doute, il disparaîtrait par l'addition à l'article 8, des mots:

"Subordonnement aux dispositions de la loi de l'exportation de l'électricité et des fluides."

M. CONMEE: Je n'ai pas d'objection à cela, ces mots feront parfaitement l'affaire.

Sur l'article 16.

M. LENNOX: L'honorable député d'Algonoma a proposé de modifier cet article en obligeant la compagnie à commencer les travaux dans un délai de deux ans au lieu de trois.

M. CONMEE: Assurément que l'honorable député n'insistera pas pour faire adopter cet amendement.

M. LENNOX: Vu que l'honorable député sera obligé de faire adopter une autre loi aux Etats-Unis, je n'insisterai pas et je

m'en rapporterai au désir du comité sur ce point.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 18.

Les pouvoirs conférés à la compagnie par la présente loi ne pourront être exercés sur la rivière Nipigon tant que la compagnie n'aura pas soumis au Gouverneur en conseil des plans de ses ouvrages et que ce dernier ne les aura pas agréés; et la compagnie ne doit entreprendre la construction d'aucuns de ses ouvrages sur la rivière Pigeon, tant qu'elle n'aura pas soumis à la commission des eaux limitrophes, des plans de ces ouvrages, et qu'ils n'aient pas été agréés par cette dernière.

M. CONMEE: Je demande à rayer les mots "sur la rivière Nipigon". D'après l'article tel que rédigé, il faudrait faire approuver les plans de la rivière Nipigon par le Gouverneur en conseil, tandis que pour ceux de la rivière Pigeon, il suffirait de l'approbation de la commission des eaux limitrophes. L'honorable député désire que les deux plans soient soumis au Gouverneur en conseil, et celui de la rivière Pigeon, devra avoir de plus l'autorisation de la commission.

M. A. C. MACDONALD: Je crois qu'il faudrait ajouter le mot "aussi" pour que la phrase soit ainsi conçue: "tant qu'elle n'aura pas aussi soumis à la commission les plans de ces ouvrages, etc."

M. CONMEE: Mettez-le, cela ne peut pas nuire.

(Les amendements sont adoptés.)

Sur l'article 19.

M. LANCASTER: Je ne vois pas pourquoi on applique à cette compagnie toute la loi des chemins de fer, en tant qu'elle n'est pas inconciliable avec la présente. Je crois qu'il vaut mieux spécifier les articles de la loi des chemins de fer qui s'appliqueront.

M. CONMEE: Les mêmes mots se retrouvent dans plusieurs lois votées depuis des années. Les dispositions de la loi des chemins de fer sont bien connues, elles ont été interprétées par les tribunaux et tout le monde les comprend. La "Hamilton & Erie Power Company" possède exactement les mêmes pouvoirs, et elle a été instituée en 1895. Cet article est copié sur celui de la "Hamilton & Erie." Les promoteurs désirent cet article, parce qu'ils pourront gérer leurs affaires comme une compagnie instituée en vertu de la loi des chemins de fer.

M. LENNOX: A propos de cet article, l'honorable premier ministre a laissé entendre qu'il aurait quelque chose à dire concernant la question d'expropriation.

L'hon. M. GRAHAM: Pour pouvoir exploiter son entreprise la compagnie devra

M. H. LENNOX.

posséder certains pouvoirs d'expropriation. Autrement elle serait réduite à l'impuissance. Je crois que l'objection du premier ministre était que le bill tel que rédigé la première fois aurait permis à la compagnie d'acquérir par voie d'expropriation des droits sur des chutes appartenant au gouvernement provincial, ce qui aurait nui au projet hydro-électrique de cette province.

L'honorable premier ministre s'est prononcé très clairement sur cette question. Mais le bill tel que rédigé à présent, ne permet à la compagnie d'exproprier que pour les fins de son entreprise, et non d'acquérir par voie d'expropriation des chutes appartenant à la province et que cette dernière désire conserver. Si la compagnie n'avait pas le droit général d'exproprier pour l'établissement de ses lignes de transmission, le premier venu pourrait l'empêcher de traverser la rivière à un point quelconque, et l'empêcher d'exploiter son entreprise. Je ne vois aucune objection à donner à la compagnie le pouvoir qu'elle demande par cet article. L'amendement fait entièrement disparaître les objections que j'avais à cet article.

M. CLAUDE MACDONELL: Puisque le ministre des Chemins de fer est d'avis qu'il n'est pas à propos d'autoriser la compagnie à acquérir par voie d'expropriation, les biens de la couronne dans Ontario, pourquoi ne pas dire expressément qu'elle n'aura pas le droit d'acquérir ainsi les pouvoirs hydrauliques appartenant à la province? Je suppose qu'il n'y aura pas d'objection à cela, car au cours d'un débat précédent l'honorable député qui a déposé le bill a déclaré que la compagnie possède le terrain sur lequel elle se propose de développer son pouvoir sur la rivière Pigeon. Dans ce cas, elle n'a pas besoin de recourir à l'expropriation, et pour sauvegarder les droits de la province je demande qu'on mette dans le bill une disposition interdisant d'exproprier une partie quelconque du domaine public dans la province.

M. CONMEE: Supposons que l'article soit ainsi conçu:

Les pouvoirs d'expropriation par la présente loi conférés à la compagnie ne s'exerceront pas tant que les plans mentionnés à l'article 18 de la présente loi, n'aient pas été agréés ainsi qu'il y est prévu, et ne s'exerceront, relativement aux terres appartenant à la province d'Ontario sur la rivière Nipigon, qu'autant que cela sera nécessaire pour l'établissement de ses lignes de transmission.

Avec cet article, je ne vois pas comment on pourrait redouter quelque empiètement sur les chutes. Il ne faut pas oublier qu'il faut faire approuver les plans par le Gouverneur en conseil, et on ne peut pas supposer qu'une tentative d'aller au delà de ce qui est nécessaire pour l'établissement

des lignes de transmission, serait approuvé.

M. LANCASTER: Cela vous permettrait d'exproprier le domaine de la province sans le consentement de la province. C'est peut-être l'intention de l'article, mais je ne puis pas approuver cette disposition.

L'hon. M. GRAHAM: Supposons que la compagnie demande simplement à faire traverser la rivière Nipigon par ses fils. Si elle n'a pas le droit qu'elle réclame par cet article, le gouvernement d'Ontario pourra la réduire à l'impuissance, en lui refusant la permission de planter un poteau à cet endroit.

M. LANCASTER: On ne peut pas supposer qu'un gouvernement agira mal.

L'hon. M. GRAHAM: On prétend qu'il y en a qui agissent mal quelque fois.

M. R. L. BORDEN: Je ne crois pas que ce Parlement ait le droit d'autoriser une compagnie à acquérir par voie d'expropriation des biens que détient une province au nom de la couronne. Supposons que nous instituons une compagnie avec pouvoir d'exproprier dans la ville de Toronto; suppose-t-on que cela lui permettrait d'acquérir par voie d'expropriation le palais législatif qui appartient à la province? Je maintiens que ce Parlement n'a pas ce pouvoir. J'ajouterai même que si nous étions autorisés à donner ce pouvoir, le projet est rédigé de telle sorte qu'il ne l'accorde pas. Si toutefois il existait le moindre doute, toutes les lois que nous votons devraient stipuler expressément que ce pouvoir ne pourra être exercé. Le ministre dit que le gouvernement d'Ontario pourrait empêcher cette compagnie de traverser la rivière; si elle l'en empêche, la compagnie aura le droit d'en appeler à la législature pour se faire autoriser à exproprier.

Une législature pourrait tout aussi bien autoriser une compagnie qu'elle aurait instituée à acquérir par expropriation des biens appartenant au gouvernement fédéral. La couronne représentée par une province est tout autant la couronne, que lorsqu'elle est représentée par le Canada. La couronne est souveraine dans Ontario à l'égard des biens appartenant à cette province, comme elle est souveraine à l'égard des biens appartenant au Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Si la loi des chemins de fer ne permet pas d'exercer ce pouvoir dans le cas d'un chemin de fer, il ne pourra pas être exercé en vertu de la présente loi. Les dispositions de la loi des chemins de fer relativement à l'expropriation sont applicables à cette compagnie et si la loi des chemins de fer ne permet pas d'exproprier les biens de la couronne dans ma province, pour les fins d'un chemin de fer le présent bill ne peut pas

autoriser cette compagnie à les exproprier pour les fins de son entreprise.

M. R. L. BORDEN: D'après notre système l'expropriation d'un chemin de fer est en quelque sorte un service public; cette compagnie n'entre pas dans cette catégorie. Pour donner à une compagnie de chemin de fer les pouvoirs nécessaires à l'exploitation de sa ligne, on peut aller beaucoup plus loin que lorsqu'il s'agit d'une compagnie comme celle-ci.

Si l'on concède que la loi des chemins de fer peut autoriser cette compagnie à acquérir par expropriation des biens de la couronne, dans une province quelconque, alors je dis que le principe de l'autonomie provinciale ne court aucun danger, mais les légistes de la couronne dans Ontario ne sont pas de cet avis, et comme tout le monde, je suis tenu de respecter cette opinion.

Par conséquent, s'il existe le moindre doute, nous devons dire clairement dans le bill que nous n'entendons pas donner ce pouvoir à la compagnie. Autrement, la législature d'Ontario pourrait autoriser une compagnie privée à acquérir par expropriation des biens de la couronne détenus par le gouvernement fédéral. Que le ministre des Chemins de fer n'oublie pas que c'est la même couronne dans les deux cas. La seule différence c'est qu'ici, la couronne agit d'après l'avis du cabinet fédéral, et dans les affaires provinciales, elle agit sur l'avis du cabinet de la province, mais c'est la même couronne partout.

Il n'y a qu'une seule couronne dans tout l'empire et cette couronne dans des sphères différentes, agit sur l'avis de différents conseillers. Mais c'est partout la même couronne.

Et selon moi, la couronne ne saurait être liée par les stipulations d'une loi à moins que cela ne soit expressément spécifié dans cette loi. Je ne sache pas qu'il y ait aucun doute sur ce point, mais s'il existe un doute, nous devrions prendre des mesures pour qu'il soit bien entendu qu'en adoptant cet acte, à la demande d'une compagnie privée, nous entendons que les droits territoriaux de la couronne n'en soient point affectés.

M. CARVELL: J'entretiens le plus profond respect pour les opinions légales du chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Je crois que ma confiance est partagée par tous les avocats qui siègent dans cette Chambre. Cependant, il me semble que si l'on pousse ce raisonnement jusqu'à sa conclusion logique, on ne pourra plus entreprendre aucun travail public au Canada. Il prétend que nous avons le droit d'exproprier le domaine public de la province pour construire un chemin de fer.

M. R. L. BORDEN: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il pouvait y avoir lieu de faire une distinction en autant que cela concer-

ne le système, si l'on admettait que nous avons le droit d'en agir ainsi.

M. CARVELL: Alors, si l'on nous concède le droit de constituer une compagnie en corporation pour construire un chemin de fer, dois-je entendre que...

M. R. L. BORDEN: L'honorable député (M. Carvell) ne semble pas avoir compris exactement ce que j'ai voulu dire. La cause en est sans doute que je ne me suis pas exprimé clairement. J'ai dit que si l'on concédait une fois que ce Parlement a le droit d'exproprier les propriétés de la couronne en faveur des provinces, alors dans l'application du système, après que la question de juridiction aurait été réglée, il semble que l'on pourrait appliquer diverses considérations à la constitution d'une compagnie en corporation pour un service public, celui des transports et dans le cas où l'on constitue en corporation une compagnie qui a le même objet que celle-ci.

M. CARVELL: Je comprends la distinction de l'honorable député, mais je désire faire remarquer que, virtuellement, chaque année, le Parlement édicte des lois donnant à des compagnies de téléphone, de télégraphe et de chemins de fer le droit d'exproprier les terres de qui que ce soit y compris les terres des provinces de ce Dominion.

M. LENNOX: Où?

M. CARVELL: Eh bien, je puis citer le cas du Transcontinental; nous avons donné expressément au Grand-Tronc-Pacifique qui n'est pas plus une corporation que celle-ci, le droit d'exproprier le domaine public virtuellement de toutes les provinces du Canada.

M. LENNOX: Ce n'est point ainsi que je l'entends.

M. CARVELL: Mais c'est ainsi. Or, en vertu de la subvention 10, de la section 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les cours seraient forcées, je crois, d'admettre que nous avons le droit d'octroyer à une compagnie le pouvoir d'exproprier le domaine public de la province. Comme ne l'ignore point mon honorable ami (M. R. L. Borden) à qui cet acte est familier, la subdivision stipule ce qui suit:

Travaux et entreprises d'une autre nature, tels que ceux qui appartiennent aux catégories suivantes:

a) Lignes de steamers et autres vaisseaux, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises mettant en rapport deux ou plusieurs provinces ou s'étendant en dehors des limites de la province.

Ces travaux relèvent de la législature locale, mais ceux qui font partie de la classe spéciale dépendent du parlement fédéral. Je prétends que la seule interprétation logique et raisonnable de cette section serait, lorsqu'il s'agit de chemins de fer, par ex-

M. R. L. BORDEN.

emple, que ce parlement a le droit d'octroyer le pouvoir d'exproprier les terres d'une province.

M. LANCASTER: Que l'on me permette de poser une question afin que je puisse comprendre clairement le principe avancé par l'honorable député. Supposons que l'on veuille établir une ligne de chemin de fer traversant les terres du comté de Lincoln, celles du canal Welland, propriété du roi en vertu des droits du Dominion.

M. CARVELL: Ce parlement a le pouvoir d'octroyer ce droit à une compagnie de force motrice.

M. LANCASTER: L'honorable député entend-il dire par là que, sans une autorisation spéciale, la compagnie aurait le droit de traverser les terres du Dominion; et, si elle n'a pas ce droit, comment aurait-elle celui de traverser celles de la province?

M. CARVELL: Il me semble que poser la question, c'est la résoudre. Si ce parlement octroie le droit d'exproprier des terres d'une manière générale, il donne celui d'exproprier les nôtres aussi bien que n'importe quelles autres. Maintenant, pour revenir à la proposition que je faisais au chef de l'opposition (M. R. L. Borden), si ma supposition est juste que, d'après la subdivision 10 de la section 92, les cours décideraient que nous avons le droit d'exproprier le domaine public pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer, assurément nous aurions le même droit lorsqu'il s'agirait d'une compagnie. Du moins, nous nous basons en agissant ainsi, sur l'opinion du ministre de la Justice qui déclare que la subdivision 10 de la section 92, couvre le cas en question. Il s'agit d'une entreprise qui s'étend en dehors des limites de la province d'Ontario, non seulement à cause de ses lignes de transmissions, mais par le fait que l'entreprise pour être efficace nécessite la construction d'une digue à travers une rivière internationale, cette digue s'étendant en effet jusqu'aux Etats-Unis. S'il en est ainsi, ce parlement a le droit d'agir comme il l'a fait, et, je prétends que, en vertu de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, nous avons le droit d'exproprier les terres situées dans les limites de la province d'Ontario pour les fins de cette entreprise.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député n'a demandé que les prémisses qui ont servi de base à mon raisonnement, à savoir que le parlement du Canada a le droit de constituer cette compagnie en corporation et de l'autoriser à acquérir par voie d'expropriation les terrains nécessaires aux fins qu'elle se propose. Mais j'ai dit qu'à mon avis, il n'a pas le droit de l'autoriser à exproprier la couronne. La thèse de mon honorable ami (M. Carvell), si elle est vraie,

nous conduit nécessairement à cette conclusion: la province, pour des entreprises provinciales, peut acquérir par voie d'expropriation les terres du domaine de l'Etat. Il s'ensuivrait donc qu'après que cette compagnie aurait acquis, par voie d'expropriation, les terres du domaine provincial, la législature d'Ontario pourrait constituer une autre compagnie en expropriation et l'autoriser à acquérir ces mêmes terres par le même moyen, pourvu que la compagnie relevât de l'autorité législative de cette province.

M. CONMEE: Elle serait tenue de payer une indemnité, n'est-ce pas?

M. R. L. BORDEN: Certainement dans les deux cas. Mais l'honorable député ne comprend-il pas à quel point cela serait absurde. La compagnie fédérale prendrait de nouvelles procédures en expropriation et rentrerait en possession du terrain. Puis, l'autre compagnie s'adresserait à la législature et obtiendrait l'autorisation d'exproprier de nouveau sa rivale. Et ainsi de suite indéfiniment. Il suffit de signaler le résultat pour démontrer combien il serait absurde que cela pût arriver sous l'empire de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise. Dans Ontario, la couronne, relativement à la propriété de la province, est autant la couronne que la couronne au Canada peut l'être à l'égard du domaine fédéral. Le Parlement n'a pas plus le pouvoir d'acquérir par voie d'expropriation les terres publiques d'Ontario que la législature de cette province n'a le droit d'acquérir de la même manière les terres fédérales.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne connais pas cette loi constitutionnelle, mais je désire faire adopter ce bill, si je le puis. Toute la portée du projet de loi en matière d'expropriation c'est qu'il accorde à cette compagnie les pouvoirs conférés par la loi des chemins de fer. Si celle-ci n'autorise pas la compagnie à exproprier la couronne, la compagnie ne pourra pas le faire. Je suggère de lui accorder les mêmes pouvoirs que nous accordons aux compagnies de chemins de fer; elle pourra s'entendre avec la couronne lorsqu'elle désirera s'emparer d'une partie du domaine public.

M. LENNOX: Ce serait manquer de bonne foi envers elle. Nous avons discuté les articles après une certaine entente. Dans la discussion en comité général, le premier ministre a déclaré qu'il était prêt à écouter la thèse soutenue par la province. Il y a deux propositions. L'une suppose qu'il n'est pas question de la province, et mon honorable ami déclare que nous ne devrions pas décréter simplement que la compagnie aura droit de faire tout ce qui peut tomber sous le coup de la

loi des chemins de fer, mais n'introduire que les articles qui son applicables, ainsi que nous faisons d'ordinaire. Autrement dit, lorsque nous incorporons dans un bill des dispositions de la loi des chemins de fer, nous décrétons, pour plus de commodité, que certaines dispositions de la loi des chemins de fer s'appliqueront. Dans le présent cas, nous proposons que toute la loi s'appliquât.

Le paragraphe 4 dispose que:

Chaque fois que dans la loi des chemins de fer le mot "terrains" se présente, il comprend tout privilège ou servitude active dont la compagnie a besoin pour la construction ou l'exploitation des ouvrages autorisés par la présente loi, sous le sol, au-dessus ou le long de tout terrain, sans qu'il soit nécessaire d'en acquérir titre de pleine propriété.

Cette disposition a une grande portée. En ce qui concerne les compagnies en général, nous devrions en restreindre l'application à certains articles, et aussi restreindre le privilège de cette compagnie à certains articles définis dans lesquels nous pourrions incorporer les dispositions de la loi des chemins de fer relatives à l'expropriation.

Examinons ce qui a trait à la province. Le chef de l'opposition l'a dit, bien qu'il puisse être absolument vrai que nous n'avons pas le droit d'acquérir par voie d'expropriation les terres appartenant à une province, nous devrions déclarer explicitement que nous n'entendons pas accorder à cette compagnie privée le droit de domaine éminent, la souveraineté sur des terres que la province possède au nom de la couronne. Le ministre n'affirmera pas que nous devrions résoudre cette question comme si les droits de la province n'étaient pas en jeu. Une certaine disposition a été proposée parce que le premier ministre ne voulait pas lui accorder des pouvoirs aussi étendus. Par conséquent, on a suggéré, comme amendement, la disposition suivante:

Les pouvoirs d'expropriation par la présente loi conférés à la compagnie ne s'exerceront pas tant que les plans mentionnés à l'article 18 de la présente loi, n'auront pas été agréés ainsi qu'il y est prévu, et ne s'exerceront pas relativement aux terres arrosées par la rivière Nipigon, sauf à celles qui seront nécessaires à l'établissement des lignes de transmission.

Ce soir, lorsqu'on a appelé l'attention du premier ministre sur cette disposition, il était prêt à modifier ce texte ou à décréter d'une autre manière que les lois de la province seraient respectées. Je demande instamment qu'on rédige la fin de ce paragraphe 5 de manière à exprimer clairement que nous n'entendons pas autoriser cette compagnie à acquérir par voie d'expropriation des terrains appartenant à la couronne du chef de la province.

Ce serait faire ce que mon chef disait tantôt, ce serait une tentative malheureuse

et peu convenable de donner à un particulier le droit d'exproprier ces terres. Je dis tentative, puisque tout tribunal appelé à juger la chose déciderait probablement que la compagnie ne possède pas le pouvoir d'exproprier les terres d'une province. C'est pourquoi j'espère que le premier ministre voudra bien permettre que cet article soit rédigé de façon à ce qu'il soit clairement expliqué que nous n'accordons pas à cette compagnie le droit d'exproprier des terres qui sont dans le domaine de la province

M. LANCASTER: Je vais, si on me le permet, montrer ce qui arrivera si nous appliquons tous les articles de cette loi des chemins de fer. Voici par exemple ce que dit l'article 172:

Nulle compagnie ne se servira ni prendra possession d'aucune terre sans le consentement du Gouverneur en conseil.

Si ce n'était de la loi des chemins de fer, elle n'aurait aucun droit d'expropriation. Ce que nous faisons ici regarde tout le Dominion; dans cette charte, nous prononçons qu'elle pourra prendre possession et se servira de toute terre appartenant à la couronne, si elle obtient le consentement du Gouverneur en conseil. Le chef de l'opposition, a parfaitement raison de dire que la couronne ici c'est la province, car c'est la province qui possède ces terres. Cependant, la loi dit que du consentement du Gouverneur en conseil, elle peut les occuper. Je dis, moi, qu'on ne devrait pas lui permettre de prendre même avec le consentement du Gouverneur en conseil, des terres qui appartiennent à la province, parce que ce serait un empiètement bien manifeste sur les droits provinciaux.

L'hon. **M. GRAHAM:** Est-ce que cela ne se réfère pas à la juridiction fédérale? Et l'expression, "terres de la couronne" ne signifie-t-elle pas, les terres qui dépendent de la Confédération, et non de l'autorité provinciale.

M. LANCASTER: Je ne crois pas que vous puissiez dire cela.

Il n'y a qu'une couronne, la même pour toutes les provinces comme pour la confédération. S'il s'agit de terres fédérales, ce sont les ministres fédéraux qui conseillent la couronne; et s'il s'agit de terres provinciales, ce sont les ministres provinciaux. Si ces lois doivent s'appliquer à des terres d'une province, voyez ce qui arrivera: l'argent de ces terres reviendra au gouvernement fédéral, bien que ce soit la province qui doit l'avoir. Il est clair par conséquent que nous dirons, en incorporant dans cette charte, toutes les dispositions de la loi des chemins de fer, faire la réserve indiquée par l'honorable député de Simcoe et déclarer que cela ne s'appliquera pas aux terres qui seraient du domaine de la province.

M. H. LENNOX.

Sir WILFRID LAURIER: Il me semble que le débat s'écarte de la véritable question dont il s'agit. Il n'importe pas pour le moment de rechercher quels sont les pouvoirs respectifs du Dominion et des provinces, bien que, sur ce point, j'aie une opinion qui diffère sensiblement de celle qu'exprimait tantôt l'honorable chef de l'opposition. Nous avons incontestablement le droit de constituer des compagnies pour de certaines entreprises, des travaux publics entre autres, et c'est ce que nous faisons chaque année, voire tous les jours. Nous instituons des compagnies de chemins de fer, et vous ne pouvez bâtir un chemin de fer sans qu'il y ait expropriation de terres; s'il arrive que ces terres appartiennent à l'Etat, je ne vois rien qui empêche que la loi ne trouve là comme ailleurs son application. Les terres de la couronne ont peut-être plus que celles des particuliers un caractère d'inviolabilité; mais, quand il s'agit d'expropriation, le bien du plus pauvre citoyen est tout aussi précieux et sacré que celui de la couronne. Il ne se passe pas de jours cependant que nous ne nous fassions autoriser à exproprier la terre de quelque pauvre homme, et si, pour l'établissement d'un chemin de fer, il nous faut exproprier même des terres de la couronne relevant du domaine de la province, je pense que la raison suprême doit prévaloir, et vous devez obtenir l'autorisation d'exproprier ces terres pour y faire passer la voie ferrée. Mais selon moi, ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

J'ai dit il y a quelques jours qu'il ne fallait pas perdre de vue une politique que le gouvernement d'Ontario venait d'inaugurer et que la population de cette province semblait avoir accueillie favorablement, savoir qu'il se réservait la disposition de toutes les forces hydrauliques naturelles dans la province. J'ai dit à mon honorable ami que nous ne pouvions pas décemment contrecarrer le sentiment de la province d'Ontario en nous mettant en travers de cette politique. Je suis encore de cet avis, et je dis à mon honorable ami que, si par l'expropriation de quelque terre de la couronne, nous devons nuire à cette politique, il faudrait nous abstenir. C'est ce que pense également le ministre des Chemins de fer (M. Graham). Comme ce dernier l'a déclaré d'ailleurs, le bill n'a pas pour objet d'autoriser l'expropriation de terres relevant du domaine de la province d'Ontario. Jusque-là, nous nous entendons. C'est-à-dire la province d'Ontario sera libre de poursuivre sa politique et nous ne ferons rien ici qui puisse faire obstacle à la chose.

Nous ne gênons certainement pas l'application de cette politique, en donnant à cette compagnie le droit de planter ici et là des poteaux pour étendre des fils sur la propriété de la province d'Ontario; le gouvernement de cette province peut quand

même exécuter son programme. Le ministre des Chemins de fer partage cette opinion, qui me paraît compatible avec les égards que nous devons à la province d'Ontario; cette politique n'affecte pas le pouvoir accordé à la compagnie par le bill, et l'opposition devrait pouvoir l'accepter.

M. CONMEE: C'est tout ce que le bill demande maintenant.

M. LENNOX: Je crois que l'exception contenue dans le bill n'est pas aussi radicale que le premier ministre le prétend, et que le ministre des Chemins de fer ne voit pas le danger dans l'article tel que rédigé. Je crois que le premier ministre cherche à appliquer les paroles du premier ministre. Il m'a paru depuis le commencement que le premier ministre voulait être très raisonnable sur cette question. Il a exprimé son opinion, et il ne reste qu'à s'accorder sur les détails. J'ai compris que le ministre avait déclaré distinctement qu'il n'entend pas laisser les particuliers exproprier les chutes d'eau que la province se propose de développer, ni exproprier les terrains qui sont la propriété de la province ou réservés par elle.

Mais le premier ministre, si je comprend ses paroles, demande d'accorder à la compagnie le pouvoir de planter ses poteaux sur des terrains appartenant à la province, pour la transmission de l'énergie. Je ne partage pas son opinion, bien que je m'accorde avec lui sur les points principaux. Je serais heureux si le premier ministre voulait faire un pas plus loin dans la même direction et déclarer que c'est à la province de décider si la compagnie doit ou ne doit pas planter ses poteaux sur sa propriété. Il peut s'en rapporter à la province pour l'exercice modéré de son droit. En adoptant cette ligne de conduite, la Chambre ferait preuve d'égards qui ne sont pas tout à fait immérités pour les autorités provinciales.

L'hon. M. GRAHAM: On semble craindre, je crois, l'existence de quelque pouvoir d'expropriation encore indéfini, mais qui pourrait plus tard donner à la compagnie l'autorité sur la rivière Nipigon. L'auteur du projet de loi suggère cet amendement:

La compagnie exercera les pouvoirs d'expropriation qui lui sont conférés par la présente loi, quand les plans mentionnés dans l'article 18 de ladite loi auront reçu l'approbation qui y est stipulée, et ne les exercera, en ce qui concerne aucun terrain sur la rivière Nipigon, que pour tels d'entre eux qui seront requis pour la construction des lignes de transmission seulement.

Cet amendement empêche l'expropriation de toute chute d'eau sur la rivière Nipigon.

M. LENNOX: Non, je ne le crois pas. Nous donnons à la compagnie pouvoir

général d'exproprier les chutes d'eau, excepté sur la rivière Nipigon. Je proposerais l'amendement suivant, sujet à une étude ultérieure:

...et ne les exercera, en ce qui concerne aucun terrain sur la rivière Nipigon, que pour tels d'entre eux qui seront requis pour la construction des lignes de transmission....

Ajoutons le mot "seulement" si vous le jugez à propos. Ce sont les mêmes termes que l'article actuel. Puis:

...et ne s'appliqueront à aucune chute d'eau sur la rivière Nipigon ou à aucun terrain appartenant à la province d'Ontario.

M. CONMEE: C'est un amendement un peu radical. S'il était restreint aux terrains de la couronne sur la rivière Nipigon, je ne m'opposerais pas. Mais la déclaration que l'honorable député a lue au sujet de la réserve de deux chaînes sur la rivière Nipigon est erronée. Sur les dix premiers milles de parcours, il n'y a pas de telle réserve, car le terrain a été acheté dès 1860 ou 1870. Cette réserve riveraine commence en haut du campement d'Alexander; elle n'existe pas à la chute à Cameron, mais il est d'autres chutes sur cette rivière qui se trouvent exactement dans le cas de celle de Kenora, sur la rivière Winnipeg. Ce sont des particuliers qui en sont les possesseurs depuis 20 ans ou 40 ans, c'est-à-dire avant que la réserve de deux chaînes fut établie, et cette compagnie peut exploiter des chutes d'eau sans toucher à aucune terre publique. Telle est la situation sur la rivière Nipigon. La compagnie de pulpe et de force motrice de la rivière Nipigon possède une chute d'eau à cet endroit, et elle prétend avoir le droit d'y construire un barrage, vu qu'elle possède aussi le fond sur les deux côtés de la rivière jusqu'au centre. Mais la grande difficulté à cet endroit était le pont du Pacifique-Canadien, à cause de la profondeur du sable vif. Pour cette raison, la compagnie fut obligée d'aller chercher une chute d'eau plus loin. Vu les paroles du premier ministre, nous ne demandons pas le pouvoir par ce projet de loi d'acquérir des terrains de long ou près de la rivière pour les fins de l'exploitation des forces hydrauliques.

M. LANCASTER: Je crois que les chutes d'eau devaient être indiquées dans cet article, afin qu'il soit bien entendu que la compagnie n'a pas le droit d'exproprier les chutes d'eau.

L'hon. M. GRAHAM: Nous arrangerons cela à la satisfaction.

M. LENNOX: L'honorable ministre ne réclame pas le pouvoir d'exproprier des terrains ou des chutes d'eau sur la rivière Nipigon, mais il réclame le droit de planter des poteaux.

M. CONMEE: Je ne veux pas que l'on m'enlève le droit d'acheter une chute d'eau

sur la rivière Nipigon, si je puis l'obtenir sans expropriation. Le Gouvernement s'est réservé une certaine lisière de terrain d'une chaîne de large à certains endroits le long de la rivière Nipigon, mais il possède aussi ce qui est connu sous le nom de réserve forestière, qui s'étend sur une longueur de plusieurs milles le long de la rivière, et je ne suppose pas que les honorables députés veulent empêcher la pose de ligne de transmission à travers cette réserve pour atteindre la rivière.

M. LANCASTER: Nous disons seulement que vous n'aurez pas le droit d'exproprier des chutes d'eau sur la rivière Nipigon, et que vous n'aurez pas non plus le droit d'en acheter.

M. CONMEE: Si c'est là tout ce que veut dire l'article, je n'y fais pas d'objection.

M. LENNOX: L'article tel que proposé se lira comme suit:

Les pouvoirs d'expropriation conférés par ce bill à la compagnie, ne seront pas exercés par elle tant que les plans mentionnés dans l'article 18 de cette loi, n'auront pas reçu l'approbation voulue, et ces pouvoirs seront exercés sur la rivière Nipigon qu'à l'égard de terrains qui pourront être requis pour les lignes de transmission, et ce pouvoir ne s'appliquera à aucune chute d'eau sur la rivière Nipigon.

M. CONMEE: Je ne vois pas qu'il puisse y avoir grande objection à cela.

(L'amendement est adopté).

M. A. C. MACDONALD: Et à propos de la rivière Pigeon?

L'hon. M. GRAHAM: Je pense comme le premier ministre. Le parlement fédéral est le seul qui puisse légiférer à l'égard de cette rivière, et nous protégeons ce qui est indubitablement les droits de la province à l'égard de la rivière Nipigon.

M. A. C. MACDONALD: Vous donnez à la compagnie le pouvoir d'exproprier tous les terrains qu'elle voudra sur la rivière Nipigon.

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie ne peut exproprier qu'à l'endroit où elle érigera ces usines.

M. A. C. MACDONALD: Il n'y a pas de terrains.

M. LANCASTER: Le parlement fédéral a juridiction sur la rivière Pigeon parce que c'est un cours d'eau international, mais nous devrions stipuler quel genre d'expropriation la compagnie sera autorisée à faire sur les rives de la rivière.

Sur l'article 6:

5. Les pouvoirs d'expropriation conférés par ce bill à la compagnie, ne seront pas exercés par elle tant que les plans mentionnés dans l'article 18 n'auront pas reçu l'approbation voulue, et ils ne pourront être

M. J. CONMEE.

exercés à l'égard d'aucun barrage ou réservoir, ou autres travaux créant des réserves ou approvisionnement d'eau qui seront dans l'avenir érigés par la "Arrow River and Tributaries Slide and Boom Company", avant l'exécution par cette compagnie de tous travaux qui pourraient empiéter sur les barrages construits par la "Arrow River and Tributaries Slide and Boom Company".

M. CONMEE: Cet article n'est réellement pas nécessaire. On l'a mis dans le bill de l'année dernière parce que la compagnie demandait alors de créer des réservoirs sur les cours d'eau tributaires de ces deux rivières en vue de conserver l'eau à un niveau élevé pendant les sécheresses. Cet article a été retranché du bill parce que l'on a cru qu'il pourrait soulever quelques objections. La Arrow River and Tributaries Slide and Boom Company dont il est question ici, est tout simplement une compagnie faisant le commerce de bois, qui possède quelques barrages sur les tributaires de la rivière Pigeon, et qui ne sont pas attaqués par ce bill; l'article a simplement pour but d'expliquer que la compagnie pour laquelle nous demandons une charte ne détruira pas les barrages que cette compagnie de marchands de bois a construits. Conséquemment, j'aimerais que cet article restât dans le bill comme preuve de bonne foi à l'égard de cette compagnie.

M. MACDONELL (Toronto-sud): Pourquoi l'article ne serait-il pas général au lieu de s'appliquer seulement à une compagnie? Supprimons dans cet article tous les mots après le mot "créer".

M. CONMEE: Je n'ai aucune objection.

M. SAMUEL SHARPE: Les mots "avant l'exécution de tous travaux par cette compagnie" ne sont-ils pas nécessaires?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que tout le monde sera protégé si on rédige l'article comme suit:

Lesdits pouvoirs d'expropriation ne seront pas exercés à l'égard d'aucun barrage ou réservoir existant présentement, ou de tout barrage ou réservoir qui sera construit par la suite, avant que cette compagnie exécute les travaux

M. LANCASTER: Pourquoi la compagnie aura-t-elle le droit d'exproprier ce que d'autres pourront faire après qu'elle aura commencé ses travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Nous appliquons à toutes les compagnies les mêmes dispositions.

M. LANCASTER: Oui, mais pourquoi cette disposition concernant des travaux qui seront exécutés plus tard?

M. CONMEE: J'ai ici une modification qui, je crois, obviendra à toutes les objections:

Ou tout barrage ou autres travaux pour conserver l'eau, ou tout réservoir ci-après

créé par la "Arrow River and Tributaries Slide and Boom Company", ou tous travaux semblables exécutés par toute autre compagnie, ou toutes autres personnes, avant l'érection par cette compagnie, de tous travaux qui pourraient détruire lesdits barrages.

M. LANCASTER: L'objection qui se présente ici, c'est que je ne m'explique pas qu'il faille désigner une compagnie quelconque; mais si vous désignez une compagnie, rien ne vous autorise à faire l'expropriation, parce qu'on ne commence ces travaux que lorsque les vôtres sont construits.

M. LENNOX: Pourquoi ne pas supprimer jusqu'au mot "créer"? Retranchez la restriction proposée par le ministre des Chemins de fer et des Canaux "antérieurement à la construction de travaux quelconques de cette compagnie".

L'hon. M. AYLESWORTH: La difficulté, paraît-il, tient à ce que l'avocat représentant la compagnie de glissoires et de barrages flottants sur la rivière de la Flèche et ses tributaires a comparu devant le comité et a protégé les intérêts de sa propre compagnie—je suppose qu'il n'avait pas d'autres intérêt à protéger. L'article a été adopté ainsi qu'on le voit dans le bill imprimé, mais, le député de la Rivière-à-la-Pluie et de la Baie-du-Tonnerre (M. Conmee) proposa de substituer un autre texte qui n'a pas été étudié en comité, sauf devant ce comité général de la Chambre; en outre, ce texte n'a pas été soumis à l'avocat de la compagnie de la rivière à la Flèche et tributaire. En pareille circonstance, il convient d'adhérer aussi fidèlement que possible au texte suggéré par l'avocat, en appliquant ce texte à toutes les compagnies. On obviara entièrement à la difficulté en donnant à cet article la teneur que voici:

Lesdits pouvoirs d'expropriation ne doivent pas s'exercer relativement aux barrages ou réservoirs quelconques existant actuellement ou à d'autres ouvrages d'approvisionnement ou à tout réservoir dorénavant créé, antérieurement à la construction de tous ouvrages par la présente compagnie et auxquels ces barrages pourraient nuire.

M. CONMEE: J'accepte ce texte.

M. LANCASTER: L'objection que je prévois, c'est que dans quelques années d'ici, une de ces compagnies, pourrait construire des travaux que vous pourrez exproprier; ou bien tout en décrétant qu'il n'a pas lieu d'exproprier les travaux construits antérieurement à la construction des travaux de la compagnie en discussion, vous déclarez par voie de déduction qu'on pourrait exproprier les travaux construits par toutes les autres compagnies, après le commencement des travaux de la compagnie en discussion.

M. CONMEE: Ajoutez les mots "ou construit antérieurement".

M. LANCASTER: Biffons les mots "antérieurement à la construction".

M. CONMEE: Je ne m'y oppose nullement.

Sur l'article 8, paragraphe 9.

M. CLAUDE MACDONELL: On devrait ajouter quelques mots à cet article, afin d'établir clairement que l'exportation de l'énergie électrique aux Etats-Unis est subordonnée à la loi sur l'inspection de l'électricité.

M. LENNOX: Nous devons ajouter après les mots aux "Etats-Unis" "subordonnément aux dispositions de la loi relative à l'expropriation de l'électricité et des fluides".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 56) déposé par M. A. H. Clark, concernant la compagnie d'assurance sur la vie Canada-Life.

Sur l'article 1er.

L'hon. M. FOSTER: Il se fait tard et à mon avis il n'y a pas lieu de poursuivre l'étude de ce bill ce soir, à moins qu'il ne soit positivement entendu que nous devons le faire.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis disposé à demeurer ici, afin de rendre justice à ce projet de loi qui attend son tour depuis si longtemps.

L'hon. M. FOSTER: Je n'entends pas qu'il ne faille pas rendre justice. J'ai demandé s'il n'était pas utile et convenable d'en remettre l'étude à demain.

Sir WILFRID LAURIER: Demain au matin? C'est à l'auteur du bill qu'il appartient de se prononcer.

M. A. H. CLARKE: J'y consens volontiers, si le Gouvernement veut mettre le bill à l'étude, demain au matin.

L'hon. M. FOSTER: Nous y gagnerons tous.

M. CLARK (Essex): Que ce soit le premier objet qui vienne en discussion, demain au matin.

(Le comité rend compte de ses travaux.)

Sir WILFRID LAURIER propose que les bills Nos. 34 et 35 soient le premier objet é l'ordre du jour l'ordre du jour ce matin.

Cette motion est adoptée.

PROCHAINS TRAVAUX.

Sir WILFRID LAURIER propose que la séance soit levée.

L'hon. M. FOSTER: Quel sera l'objet de nos délibérations, à la suite de ces deux projets de loi?

Sir WILFRID LAURIER: Le bill sur l'immigration, le projet de loi concernant le port de Montréal et tous les projets de moindre importance. Lundi, nous aborderons l'étude de la loi du service civil.

L'hon. M. FOSTER: Entendez-vous la résolution et le projet de loi basé sur cette résolution?

L'hon. M. FISHER: La résolution relative à la classification du personnel de la Chambre des communes viendra en premier lieu. Il est impossible d'aborder l'étude du bill, avant que le Sénat ait terminé sa classification.

L'hon. M. FOSTER: Combien de temps ce travail va-t-il durer?

L'hon. M. FISHER: Il faut le demander au Sénat.

L'hon. M. FOSTER: Il faut que le Gouvernement puisse expédier ses affaires. Nous comprenons maintenant le retard apporté à l'étude de ce projet de loi: le Gouvernement est dans l'impuissance de donner effet à son bill, en tant qu'il s'agit du Sénat.

L'hon. M. FISHER: Le Gouvernement expédie les affaires de la session, avec toute la rapidité possible.

L'hon. M. FOSTER: Nous pourrions aborder l'étude des articles du bill du service public relatifs au ministère des Postes et en expédier un aussi grand nombre que possible. Le ministère des Postes est prêt à procéder.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'y vois pas d'objection, pour le moment.

M. A. H. MACDONNELL: Mais, pourquoi ne pas expédier tous les bills demain au matin?

Sir WILFRID LAURIER: Lundi est le jour consacré à ces bills d'intérêt privé, mais je veux bien que la délibération s'en fasse demain ou lundi.

L'hon. M. GRAHAM: Nous expédierons le tout lundi.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit vingt minutes samedi matin.)

Sir W. LAURIER.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, 8 mai 1909.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (n° 180) (TT), déposé par M. Martin, concernait la compagnie du pont et du terminus de Montréal;

Le 2e (n° 181) (CCC), déposé par M. Nesbitt, tendant à faire droit à Laura McQuoid;

Le 3e (n° 182) (DDD), déposé par M. Bradbury, tendant à faire droit à Fleetwood Howard Ward;

Le 4e (n° 183) (EEE), déposé par M. W. H. White, pour faire droit à Aaron William Morley Campbell;

Le 5e (n° 184) (FFF), déposé par M. Turriff, tendant à faire droit à John Christopher Cowan.

REMBOURSEMENT DE TAXES.

M. J. A. C. ETHIER (Deux-Montagnes) propose l'adoption définitive du 8e rapport du comité permanent spécial sur divers bills d'intérêt privé.

Votre comité a fait l'examen des projets de loi suivants, adoptés par le Sénat, et a convenu d'un faire rapport sans modifications, savoir:

N° 142, (lettre F au Sénat), intitulé: acte pour constituer en corporation le conseil d'administration de l'Armée du salut au Canada.

N° 136, (lettres GG au Sénat), intitulé acte pour faire droit à Hannah Ella Tomkins.

No. 157, (lettres OO au Sénat), intitulé: acte pour faire droit à John Dennison Smith.

Comme il n'a pas été reçu à la Chambre dans les premières six semaines de la session de pétition par rapport à aucun des deux projets de loi mentionnés en dernier lieu, ces deux bills sont devenus sujets au paiement d'une taxe additionnelle de \$200 aux termes de l'article 88 (8) du règlement, laquelle taxe a été dûment perçue et payée dans chaque cas; cependant l'avocat pour les deux impétrants ayant déclaré devant le comité que l'omission de présenter les pétitions à la Chambre était la conséquence de renseignements erronés qui lui avaient été fournis au Sénat, votre comité propose que ladite taxe additionnelle soit remboursée dans chaque cas.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): C'est ici une motion demandant d'homologuer le rapport d'un comité permanent spécial. J'ai l'honneur de proposer en amendement la radiation du dernier alinéa ci-après et l'adoption du rapport ainsi modifié.

Comme il n'a pas été reçu à la Chambre dans les premières six semaines de la session de pétition par rapport à aucun des deux projets de loi mentionnés en dernier lieu, ces

deux bills sont devenus sujets au paiement d'une taxe additionnelle de \$200 aux termes de l'article 88 (8) du règlement, laquelle taxe a été dûment perçue et payée dans chaque cas; cependant l'avocat pour les deux impétrants ayant déclaré devant le comité que l'omission de présenter les pétitions à la Chambre était la conséquence de renseignements erronés qui lui avaient été fournis au Sénat, votre comité propose que ladite taxe additionnelle soit remboursée dans chaque cas.

Lors de la revision du règlement, il fut établi une taxe de tant sur le dépôt d'un projet de loi d'intérêt privé, plus une taxe additionnelle dans le cas où le projet ne serait pas déposé dans le délai prescrit par la Chambre. Le présent rapport propose la remise de la taxe additionnelle, sous prétexte que les impétrants ont été induits en erreur par le Sénat quant au délai de la pétition. Cette excuse n'est pas suffisante. Nous devrions adhérer à la lettre au règlement.

(Cette motion est adoptée et le rapport, ainsi modifié, est aussi adopté.)

QUESTION RELATIVE AU BILL SUR LE PERSONNEL ADMINISTRATIF.

L'hon. M. FOSTER: On me permettra de revenir à la charge relativement au projet de loi sur le service civil. La question qui a été débattue par nous il y a deux mois, se rapportait aux annexes; nous sommes convenus d'une formule qui devait être annexée dans chaque cas. Je me rappelle la conversation qui a eu lieu. On était d'avis que la plupart de ces annexes ne soulevaient aucune contestation, mais qu'il pourrait s'en trouver quelqu'une prêtant le flanc à la critique. Serait-il possible de déposer ces annexes sur le bureau de la Chambre afin de nous mettre à même de les examiner avant la délibération du bill?

L'hon. M. FISHER: Toutes les annexes se rapportant aux divers départements sont prêtes, et je me ferai un plaisir de les déposer sur le bureau. Les annexes pour les employés de la Chambre des communes, de la bibliothèque et du comité des impressions, sont déjà sur le bureau, mais n'ont pas été adoptées. Celles pour les départements ont été adoptées et homologuées par le Gouverneur en conseil. Celles pour les employés de la Chambre des communes, de la bibliothèque et du comité des impressions, lesquels relèvent à la fois du Sénat et de la Chambre des communes, sont actuellement sur le bureau attendant notre approbation. Les employés du Sénat ne relèvent pas de nous et les annexes pour ces employés sont devant le Sénat, mais n'ont pas encore été approuvées. Je verrai à ce que les annexes pour les employés des départements soient déposées sur le bureau cet après-midi.

L'hon. M. FOSTER: J'avais cru comprendre hier qu'il était convenu que ces annexes seraient délibérées lundi. Combien de temps va-t-il falloir encore, ou ne serait-il pas possible de procéder à la délibération des projets de loi même dans le cas où le Sénat ou le ministère n'en viendraient pas à une entente? La délibération du projet de loi dans son ensemble ne devrait pas être retardée, ou est-ce que je me trompe?

L'hon. M. FISHER: La délibération n'en sera pas nécessairement retardée, si la Chambre consent à ce que les annexes des départements soient insérées comme annexes du projet de loi, et si une somme ronde est accordée pour les employés du Sénat et de la Chambre des communes dans ces annexes. Si le Sénat ne vote pas les annexes pour ses employés, nous pourrions leur voter des appointements au meilleur de notre connaissance.

M. R. L. BORDEN: En quoi consiste la difficulté? Y a-t-il quelque divergence d'opinion entre le Sénat et le ministère?

L'hon. M. FOSTER: Le ministère n'a absolument rien à voir à la classification du Sénat.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi le Sénat ne fait-il pas la classification?

L'hon. M. FISHER: J'en ai parlé à plusieurs sénateurs et membres du cabinet au Sénat, les pressant d'en finir, mais jusqu'ici sans succès.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député de Toronto-nord sait que les questions touchant au personnel administratif sont toujours difficiles à régler.

M. R. L. BORDEN: Si les crédits pour le Sénat sont rédigés de telle sorte que les employés ne soient payés qu'une fois la classification adoptée, cela pourrait hâter le règlement.

L'hon. M. FOSTER: Au dire des journaux, la difficulté proviendrait de ce que la commission du service civil ne veut pas de la classification. Y a-t-il quelque chose de vrai dans cette assertion?

L'hon. M. FISHER: Absolument rien. Toute telle rumeur, j'en suis persuadé, est dénuée de fondement.

QUESTION AU SUJET DE L'AGENT PRESTON.

M. R. L. BORDEN: J'aimerais à savoir si le ministère est au fait des agissements de notre commissaire du commerce au Japon. Il m'a été adressé des journaux de temps à autres; et, bien que peu disposé à croire du premier coup tout ce qui se publie dans un journal, même japonais, je dirai sans vouloir blesser le moindrement les

honorables ministre du Travail (l'honorable M. Lemieux) et de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher), que notre commissaire du commerce semble se complaire dans des actes de la bouffonnerie la plus grotesque dans le pays en question, si j'en crois ces journaux, et on ferait bien d'y mettre le holà. Si les rumeurs sont fondées, il est à couteaux tirés avec toutes les institutions commerciales et les intérêts disposés à faire la lutte avec lui. La conséquence, c'est que non seulement ce fonctionnaire, mais le Gouvernement qu'il représente sont mis en lutte plus ou moins ouverte avec certains corps publics et commerciaux importants du Japon; j'entends, si ces déclarations sont fondées.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je suis assez convaincu qu'elles ne le sont pas. Dans tous les cas, nous n'avons à cet effet aucun renseignement de nature officielle, quasi-officielle ou autre.

M. R. L. BORDEN: Le très honorable premier ministre a-t-il reçu les journaux?

Sir WILFRID LAURIER: J'en reçois tant que je ne saurais entreprendre de les lire tous, mais je suis certain que si quelques-uns de nos employés eussent agi de façon à provoquer des mécontentements comme on le prétend nous en aurions été officiellement avertis.

M. R. L. BORDEN: J'enverrai au très honorable premier ministre un seul de ceux que j'ai reçus et il pourra juger si mes remarques sont fondées ou non, si l'on peut ajouter foi à ce que disent les journaux.

Sir WILFRID LAURIER: De qui parlez-vous?

M. R. L. BORDEN: De M. Preston. Je croyais qu'il était notre commissaire au Japon.

Sir WILFRID LAURIER: Il l'a été, mais il a été transféré en Hollande.

M. R. L. BORDEN: Je dois offrir mes excuses à notre nouveau commissaire au Japon, s'il y en a un. Je parlais de M. Preston. J'ignorais, avant que le premier ministre me l'eut dit, qu'il eut été transféré ailleurs.

Sir WILFRID LAURIER: C'est là une nouvelle raison pour ne pas croire aux journaux.

L'hon. M. FOSTER: Qu'a donc fait la Hollande pour qu'on l'ait envoyé là?

M. R. L. BORDEN: Il est possible qu'il soit allé là pour assister à la conférence de la Haye, ou peut-être a-t-il été envoyé là pour discuter la question des pêcheries dans ce pays.

L'hon. M. FIELDING: Ou pour célébrer l'heureux événement qui vient de se produire en Hollande.

M. R. L. BORDEN.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE D'ONTARIO ET MICHIGAN.

M. CONMEE propose la 3e lecture du bill (n° 134) à l'effet de constituer en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan.

M. LENNOX: Je regrette d'être forcé de demander que ce bill soit renvoyé au comité général pour y être amendé. En repassant les articles hier, j'ai appelé l'attention sur le fait que certaines dispositions concernant les télégraphes et les téléphones ont été omises, et l'on a cru qu'on les retrouverait dans certains articles du bill, mais il n'en est pas ainsi. Je propose que le bill soit renvoyé au comité général pour y insérer les deux paragraphes suivants:

Nul péage ou droit ne sera demandé ni accepté pour la transmission d'un message, ni pour l'affermage ou l'usage des télégraphes ou téléphones de la compagnie avant d'être approuvé par le bureau des commissaires des chemins de fer du Canada qui pourra aussi reviser ces péages et droits de temps à autres.

3. La partie 2 de l'acte concernant les télégraphes s'appliquera aux affaires télégraphiques de la compagnie.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.)

M. CONMEE: Je crois que mon honorable ami a raison. C'était là l'intention, et je crois que cela est prévu parce que le bill est sous l'empire de la loi des chemins de fer; cependant je ne vois pas de mal à ce que ces deux paragraphes soient insérés.

M. LENNOX: Il y avait une disposition semblable dans le bill de la compagnie de force motrice de la rivière Brazeau.

(L'amendement est adopté et le comité fait rapport du projet de loi.)

M. CONMEE propose la 3e lecture du bill.

M. R. L. BORDEN: Avant que cette motion soit adoptée, je désire déclarer qu'un grand nombre des objections qu'il a soulevées de prime abord sont maintenant disparues. Hier soir, le premier ministre a exprimé l'opinion que le Parlement fédéral a le pouvoir d'exproprier un gouvernement provincial de terrains lui appartenant et dont il se sert ou dont il est sur le point de se servir. Je diffère du tout au tout d'opinion avec lui sous ce rapport. En principe, je pense que ce parlement fédéral n'a pas le moindre pouvoir à cet effet et l'exercice d'un pareil pouvoir donnerait lieu aux conclusions les plus absurdes.

Si le Parlement fédéral, agissant dans les limites de sa juridiction peut exproprier un gouvernement provincial ou autoriser son expropriation des terres qui lui appartiennent, alors la législature de la province, agissant dans les limites de sa juridiction, peut autoriser l'expropriation du Gouverne-

ment du Canada, relativement aux terres qui lui appartiennent. Il n'y a pas à sortir de là. Si mon très honorable ami avait raison, les provinces de l'Ouest pourraient recouvrer leurs terres par voie d'expropriation. Ces terres sont la propriété du Canada mais les provinces de l'Ouest pourraient l'exproprier et l'exproprier sans beaucoup de compensation. Car le principe ordinaire de la compensation, de l'avis de tous ceux qui ont quelque peu étudié le sujet, est la valeur du terrain, non au point de vue de celui qui exproprie, mais au point de vue de l'exproprié.

Il me suffira de rappeler un exemple bien connu, où du terrain situé en plein cœur de Londres, appartenant à des syndics et à des conseillers de fabriques d'église incapables de les utiliser autrement que comme cimetières ont été acquis par voie d'expropriation à l'instance d'une compagnie de chemin de fer pour laquelle ils représentaient une valeur de centaines de mille livres sans que les syndics et conseillers de fabrique aient pu recouvrer la moindre compensation parce que la base de la compensation était la valeur qu'ils représentaient pour eux et non la valeur qu'ils avaient pour la compagnie de chemin de fer. De sorte que, si le pouvoir que l'on réclame existait, je conseillerais à mes honorables amis de l'Ouest que ce point intéresse, de saisir cette occasion et d'exproprier le Gouvernement de ces terres, car je puis leur assurer que d'après les principes d'évaluation reconnue en pareil cas, ils n'auraient que fort peu de chose à payer. Mais, en réalité, il me semble que ce pouvoir n'existe pas. S'il existait, le Parlement fédéral ne pourrait-il pas autoriser l'expropriation en ce qui concerne le palais législatif de Toronto? La législature d'Ontario pourrait-elle rétorquer en autorisant l'expropriation en ce qui concerne les terrains sur la côte du Parlement, y compris, sans doute, l'emplacement de l'hôtel qui doit être construit sur le parc de la côte du Major. Ces pouvoirs n'existent pas. Et si je comprends bien, l'intention de ce bill n'est pas de conférer de semblables pouvoirs. Dans l'interprétation d'un statut, c'est un principe admis que la couronne n'est pas liée à moins qu'elle ne soit nommée. C'est là un principe qui a prévalu dans l'interprétation des statuts de la Grande-Bretagne depuis six cents ans, et il prévaut également dans l'interprétation de nos propres statuts.

Or, l'intention de ce bill n'était pas de lier la couronne, il ne la lie pas. Il ne lierait pas la couronne même si nous avions le pouvoir de la lier à cet égard, et je prétends que nous ne l'avons pas. Dans ces conditions, malgré tout le respect dû aux membres du gouvernement d'Ontario et au procureur général de cette province, je ne

crois pas que ce bill soit rédigé de telle façon que la province d'Ontario puisse avoir lieu de craindre sous ce rapport. Je partage l'idée exprimée par mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'hon. M. Graham) et aussi, je crois, par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) hier soir, à l'effet que rien de tel ne ressort du présent bill. Je crois que le premier ministre a fait une exception relativement à la rivière Nipigon. Mais je ne connais pas d'autorité pour cela. L'Ontario pourrait instituer une action pour prévenir les empiètements sur ses terrains, nonobstant adoption de ce statut, et cela est juste. Pourquoi le gouvernement fédéral entreprendrait-il de donner accès aux terrains d'Ontario sans l'autorisation de cette province, lors que la province par son gouvernement et sa législation pourrait confier tous les pouvoirs nécessaires? Chaque gouvernement est souverain dans les limites de sa juridiction, naturellement, quitte au pouvoir légal—mais non au droit constitutionnel—du gouvernement impérial d'intervenir, mais le gouvernement ou le parlement provincial est tout-puissant dans les limites de sa juridiction, sujet aux pouvoirs que s'est réservé le gouvernement fédéral en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord celui, surtout, de restreindre la législation provinciale au moyen de désaveu, de sorte que sous ce rapport je ne vois aucune difficulté de la part du gouvernement d'Ontario.

Mais il me semble que ce bill est sujet à objection sous un autre rapport, et c'est que les pouvoirs d'expropriation permettront sans aucun doute à cette compagnie de concentrer les intérêts des particuliers dans les localités mentionnées dans ce bill et peut-être d'en avoir le monopole. Je ne connais pas assez les conditions locales pour pouvoir affirmer qu'un monopole sera créé, mais il me semble que le fait de conférer des pouvoirs d'expropriation comme ceux qui sont conférés par le présent bill est de nature à causer une tendance dans cette direction.

M. CONMEE: L'honorable député (M. R. L. Borden) se rappellera que la compagnie en vertu du bill tel qu'amendé est limitée à une seule rivière en tant qu'il s'agit de pouvoirs d'expropriation, et à un seul endroit sur cette rivière. En conséquence, je crois que l'idée de monopole est éliminée.

M. R. L. BORDEN: C'est la seule objection que j'aie contre le bill. Je ne crois pas qu'il soit sage de conférer des pouvoirs d'expropriation comme ceux-ci, vu que cela doit inévitablement tendre à la création d'un monopole de puissance hydraulique, et la puissance hydraulique est ce qu'il est surtout essentiel de conserver pour la population de tout le pays en général. Si mon honorable ami de Thunder-Bay

et Rainy-River (M. Conmee) peut me convaincre que le bill ne tend en aucune manière à la création d'un monopole, je croirai alors que ce bill est absolument raisonnable à tous égards. Et je crois que l'honorable député (M. Conmee) s'est montré vraiment très raisonnable dans sa conduite relative à ce bill. Il a consenti à retrancher bon nombre de particularités blâmables, et je ne saurais me plaindre de son attitude en cette occasion. Je suppose qu'il a d'excellents précédents, même en ce qui concerne le sujet de mon objection. Cependant, nous ne devons pas oublier que de nouvelles idées et de nouvelles conditions commencent à s'imposer en Canada au sujet d'affaires comme celle-ci, que quelle qu'ait pu être la ligne de conduite suivie dans le passé, la ligne de conduite de l'avenir ne devrait en aucune manière tendre à la création d'un monopole en ce qui concerne la puissance hydraulique en Canada.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): J'ai dit hier, au cours de mes remarques sur ce bill, qu'à mon avis — et je m'en tiens à cette opinion — nous avons le pouvoir d'exproprier, mais non dans une mesure aussi large que celle dont parle mon honorable ami (M. R. L. Borden) ce qui serait pousser cette doctrine jusqu'à l'absurde. L'attitude que je prends, et au sujet de laquelle je défie toute la critique de mon honorable ami, est celle-ci; le Parlement fédéral a le pouvoir de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada; ce pouvoir entraîné avec lui tous les pouvoirs corollaires nécessaires pour mettre notre législation en vigueur.

Une de nos attributions est de pourvoir aux travaux publics. Si, par exemple, nous ordonnons la construction d'un chemin de fer, nous devons nécessairement donner à la personne morale que nous instituons le pouvoir nécessaire pour mener son entreprise à bonne fin, sans quoi nos attributions seraient illusoires et nous accorderions des privilèges que nous ne pourrions pas faire respecter.

Tant que les tribunaux n'auront pas décidé autrement, je maintiens que nous pouvons adopter toute loi que nous croyons dans l'intérêt du pays et que nous avons le pouvoir corollaire de faire tout ce qui est nécessaire à cette fin. Nous pouvons même empiéter sur le droit civil, bien qu'il soit du ressort des provinces.

J'admets avec mon honorable ami, que les provinces, dans la sphère de leur juridiction, ont les mêmes pouvoirs que nous. C'est une excellente doctrine libérale pour laquelle nous avons longtemps combattu et je suis bien aise de voir qu'elle est aujourd'hui admise. La province est souveraine dans les limites de sa juridiction, comme le pouvoir fédéral est souverain,

M. R. L. BORDEN.

dans les limites de la sienne, et nous avons le droit de faire tout ce qui est nécessaire à l'exécution d'une chose que nous avons ordonnée.

M. CARVELL: Avant que ce bill soit adopté, je désire citer à l'honorable chef de de l'opposition une cause qui a été décidée par la cour suprême de la Colombie-Anglaise, en 1904, et qu'il trouvera dans le 2e volume des rapports judiciaires de cette province. C'est la cause du procureur général de la Colombie-Anglaise contre le chemin de fer canadien du Pacifique. Je réfère mon honorable ami, plus particulièrement à la décision du juge en chef Hunter, à la page 297. Il s'agissait du droit du chemin de fer canadien du Pacifique de s'approprier des terres qu'on admettait appartenir à la province, et le juge en chef, accompagne son jugement des considérations suivantes:

D'un autre côté, on n'a jamais nié, à ce que je sache, que le Parlement dans l'exercice de sa juridiction en matière de chemin de fer, peut ordonner l'expropriation de terrains appartenant à un particulier mais dont on aurait besoin pour la construction d'un chemin de fer. Si le Parlement a le droit d'exproprier un particulier, pourquoi n'aurait-il pas ce droit quand il s'agit de terres appartenant aux citoyens d'une province, collectivement, c'est-à-dire, les terres de la couronne?

Le savant juge ajoute que si le Parlement est autorisé à instituer une compagnie de chemin de fer, cette compagnie a le droit d'acquérir par voie d'expropriation le terrain dont elle a besoin pour les fins de son chemin, même s'il appartient à la province. La même doctrine est soutenue par le juge Martin, aux pages 304 et 305 du même volume.

Je ne citerai pas ces jugements pour ne pas abuser de la patience de la Chambre, mais je les communiquerai à l'honorable chef de l'opposition, et il verra que j'ai raison de soutenir que lorsque le Parlement institue une compagnie de chemin de fer, avec pouvoir d'exproprier, cette compagnie peut acquérir, par voie d'expropriation, même les terres de la couronne d'une province.

M. R. L. BORDEN: L'autorité citée par mon honorable ami confirme sa manière de voir, mais malgré tout mon respect pour ce tribunal, j'aimerais savoir ce qu'en penserait le comité judiciaire du conseil privé.

(La motion tendant à ce que le bill soit lu une 3e fois est mise aux voix et adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Allen,	McKenzie,
Aylesworth,	McLean (Huron),
Beauparlant,	McLean (Sunbury),
Béland,	Marcile (Bagot),
Bickerdike,	Martin (Montréal,
Brodeur,	Ste-Marie),

Bureau,	Martin (Regina),
Calvert,	Martin (Wellington),
Carvell,	Michaud,
Cash,	Miller,
Chisholm	Molloy,
(Antigonish),	Murphy,
Chisholm (Inverness),	Oliver,
Clarke (Red-Deer),	Pardee,
Clarke (Essex),	Parent,
Congdon,	Pickup,
Connee,	Proulx,
Dugas,	Prowse,
Ecrément,	Pugsley,
Emmerson,	Rankin,
Ethier,	Reid (Ristigouche),
Fielding,	Richards,
Fisher,	Rivet,
Portier,	Ross,
Gauvreau,	Roy (Dorchester),
Gladu,	Roy (Montmagny),
Graham,	Rutan,
Guthrie,	Savoie,
Hunt,	Sealey,
Knowles,	Sinclair,
Lapointe,	Templeman,
Laurier (sir Wilfrid),	Todd,
Lavergne,	Turcotte (Nicolet),
Law,	Turcotte (Comté de
LeBlanc,	Québec),
Lemieux,	Turgeon,
McCraney,	Turriff,
McGiverin,	Warburton,
McIntyre (Perth),	White
McIntyre	(Victoria-Alta)—76.
(Strathcona),	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Armstrong,	Lancaster,
Arthurs,	Lennox,
Barker,	Lewis,
Barnard,	Macdonell,
Barr,	Maddin,
Borden (Halifax),	Magrath,
Bradbury,	Marshall,
Burrell,	Northrup,
Crosby,	Paquet,
Crocket,	Perley,
Crothers,	Sharpe (Lisgar),
Daniel,	Sharpe (Ontario),
Foster,	Smyth,
Goodeve,	Stanfield,
Haggart (Lanark),	Taylor (New-West-
Haggart (Winnipeg),	minster),
Henderson,	Wallace,
Herron,	Wilson (Lennox-et-
Jameson,	Addington),
Kidd,	Wright.—39.
Lake,	

M. CALVERT: Je me permettrai de faire observer que l'honorable député d'Oxford-sud (M. Nesbitt) n'a pas voté.

M. NESBITT: J'ai pairé avec l'honorable député de Grenville (M. Reid). Sans cela, j'aurais voté en faveur de la motion.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA
COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA
LIFE.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 56), déposé par M. Clarke, concernant la compagnie d'assurance sur la vie Canada Life.

Sur l'article 2 (définition des expressions du chapitre 71, des Statuts de 1879.)

M. HENDERSON: A plusieurs reprises, devant les comités et devant la Chambre, j'ai exprimé mon opinion sur ce bill, et c'est le sentiment de mon devoir envers mes commettants, envers ceux que je représente, qui me force à revenir à la charge, en la présente occasion.

On se rappelle qu'il y a quelques jours j'ai demandé que ce bill fût renvoyé devant le comité des ordres permanents, pour qu'il fit rapport à la Chambre sur la question de savoir si les avis qui ont été publiés sont suffisants ou insuffisants. J'agissais ainsi parce que j'étais convaincu que malgré qu'on ait donné une grande publicité à ces avis, ils n'étaient pas conformes à nos règlements, vu que cette loi devra avoir un effet rétroactif et que l'avis donné aux intéressés de venir surveiller leurs intérêts, ne dit pas un mot de cette rétroactivité.

Je signale ce fait, parce qu'il démontre que, sciemment ou inconsciemment, ceux qui étaient chargés de ce bill n'ont pas fait savoir au public, que les porteurs de polices seraient dépouillés de leurs droits par ce bill, non seulement quand à l'avenir, mais aussi quant au passé, depuis trente ans.

Il n'y a aucun doute que le mot "sont", dans l'avis, n'a pas la même signification que les mots "étaient et sont" qui se trouvent dans le bill. Le mot "sont" ne se rapporte pas qu'aux polices actuellement en vigueur. J'ignore pourquoi l'avis a été rédigé de cette manière, mais j'ai trouvé que c'est une raison suffisante pour que le bill soit renvoyé devant le comité, pour que celui-ci fasse un nouveau rapport à la Chambre.

L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a aussi demandé que le bill fût renvoyé devant le comité des banques et du commerce afin que les assurés dont les intérêts sont si profondément affectés par le bill aient l'occasion d'être entendus sur une question si grosse de conséquences pour eux et leurs ayants droit.

Je ne veux pas médire de la Chambre, mais je trouve regrettable qu'elle n'ait pas ordonné le renvoi du bill devant le comité, vu que des dépenses considérables avaient été faites pour que les assurés, qu'on dit être au nombre de 35,000 ou 40,000, fussent avertis d'avoir à se présenter devant le comité et à faire valoir les raisons pour lesquelles ils sont opposés à ce bill.

Ce projet de loi a déjà été discuté. Il y a quelques semaines, au cours d'un important débat, le ministre de la Justice s'est prononcé ouvertement et nous a dit ce qu'il en pensait. A mon point de vue toute la question se résume à savoir si une erreur a été commise en 1879. On nous demande aujourd'hui de déclarer que ce que dit la

loi de 1879, a une autre signification que celle qu'on attache généralement à ces mots dans une loi. Notre prétention est appuyée sur ce que je ne crains pas d'appeler la plus haute autorité légale du Canada et aussi de la Grande-Bretagne.

Nous n'admettons pas qu'il y a eu une erreur dans la loi de 1879. Devant le comité des banques et du commerce, on n'a pas apporté l'ombre d'une preuve qu'une erreur avait été commise en dehors de l'affirmation de l'avocat de la compagnie M. L. G. McCarthy, qui était un enfant à cette époque et ne peut avoir eu aucune connaissance personnelle de l'affaire.

Je concède que M. McCarthy, l'avocat de la compagnie a créé une profonde impression sur le comité, en disant que M. A. G. Ramsay, qui a été longtemps gérant de la compagnie et pour lequel nous avons tous la plus haute estime, est d'opinion qu'une erreur a été commise en 1879. Cette déclaration de M. Ramsay a été lue au milieu de la confusion générale et je suis convaincu que très peu de députés en ont saisi la teneur. Immédiatement après avoir donné lecture de ce document, M. McCarthy, au lieu de le remettre au secrétaire du comité, pour qu'on pût l'examiner, l'a immédiatement remis dans sa valise, et il est sorti précipitamment de la salle du comité, de sorte que personne n'a pu prendre connaissance de cette lettre, ni savoir au juste ce qu'elle contenait, avant qu'elle fût publiée, ces jours derniers.

On a dit que l'on doit considérer comme très important le fait que le comité des banques et du commerce a adopté ce bill. A mon avis, on ne saurait tenir aucun compte de cela. Le comité a été induit en erreur par l'assertion de M. McCarthy qui a prétendu qu'il y a eu erreur. Le rapport de M. Ramsay n'a pas été présenté au comité de manière à lui permettre d'en saisir clairement la portée, et je n'hésite point à déclarer que, selon moi, le comité a été induit en erreur. Je le sentis si vivement à ce temps-là que je demandai que l'on ne prit pas le vote en comité. Je dis alors, et je suis toujours de la même opinion, que c'était une question trop sérieuse pour qu'on y mêlât de la partisanerie politique, c'est pourquoi je demandai que le comité ne se divisât point, et aucun vote ne fut pris. Certains honorables députés peuvent dire que ce fut un vote unanime. Cela ne saurait être, car on établit clairement qu'il convenait qu'il n'y eût point de division dans le comité, en invoquant les raisons que je viens d'exposer, et plusieurs d'entre nous déclarâmes au comité que nous nous opposions à l'adoption de ce bill.

Par conséquent, quand on nous dit que nous devons tenir compte de l'opinion de ce comité, je dis qu'au contraire nous ne devons en tenir aucun compte, attendu que ce n'était point là une opinion exprimée

M. D. HENDERSON.

par le comité. C'était, selon moi une très forte raison de renvoyer ce bill au comité pour plus ample examen, après s'être rendu compte des circonstances et surtout du fait que le comité avait été induit en erreur par la déclaration qu'on s'était trompé en 1879. Un des principaux députés de cette Chambre nous a dit l'autre jour que la première chose qu'il importe que nous constatons, c'est qu'il y a eu erreur. S'il n'y a point eu d'erreur de commise dans la loi de 1879, il n'y a absolument rien sur quoi l'on puisse se baser pour adopter ce projet de loi. Si la loi de 1879 était ce que demandait la Canada Life Assurance Company, il n'y a point lieu de demander à ce Parlement de changer le libelle de cette loi du Parlement d'alors, et d'y substituer d'autres expressions. Je me propose de lire le quatrième paragraphe d'une lettre de M. Ramsay; ce paragraphe expose mieux que tout autre document ce que l'on pourrait considérer comme l'explication de la raison qui a motivé cet appel à la législation. Je crains bien que ceci ne soit l'article sur lequel s'appuyait M. McCarthy pour tâcher de persuader au comité que M. Ramsay croyait que l'on s'était trompé :

En 1879, on crut qu'il était opportun d'obtenir un amendement à la loi constituant la compagnie en corporation, et comme, depuis plus de trente ans, la division des profits n'avait point été faite en stricte conformité avec cette loi, il fut décrété de s'adresser au Parlement pour faire établir clairement qu'à l'avenir les directeurs pourraient faire la répartition et la division des profits d'après le chiffre total des affaires de la compagnie...

C'est-à-dire d'après le montant des polices donnant droit au partage de dividendes et des polices sans dividende.

...entre les personnes assurées d'après l'échelle de participation aux dividendes et les actionnaires, et pourraient augmenter la proportion de tels profits comme entre les porteurs de police et les actionnaires, et que c'était là le but et l'intention du libellé de la loi adoptée, 42 Victoria, chapitre 71, article premier.

Toutes les opérations d'une compagnie d'assurance sur la vie se rapportent à l'émission de deux classes de polices, celles qui donnent droit de participer aux profits et celles qui ne comportent point ce droit. Les placements d'argent, l'emploi de la réserve ou capital, ne sont qu'une conséquence foruite des opérations de la compagnie, lesquelles consistent à émettre des polices donnant droit au partage de dividendes ou des polices sans dividende.

M. GUTHRIE: Et les annuités.

M. HENDERSON: Si les annuités sont des polices qui donnent droit à un certain dividende, elles doivent être classées comme telles. Rien, dans la lettre de M. Ram-

say n'indique qu'il y ait eu erreur, ou que le Parlement ait été induit en erreur à cette époque.

Je propose que l'on étudie la pétition présentée en 1879 afin d'y découvrir où la Chambre et le comité ont été induits en erreur, et d'agir en conformité avec la déclaration du ministre de la Justice que la première chose à constater c'est qu'il y a eu erreur. S'il n'y a point eu erreur, je prétends que nous n'avons pas le droit d'adopter ce projet de loi. Si la loi de 1879 est telle que l'a demandée la compagnie qui devait savoir ce qu'elle voulait, si les gens se sont assurés conformément à cette loi, ont payé leurs primes et obtenu leurs polices, je prétends que nous n'avons pas le droit, en tant que Parlement, de changer aujourd'hui les contrats passés entre les assurés et la compagnie, même en supposant qu'il y ait eu erreur; car, dans ce cas, la compagnie en est responsable, les assurés ne le sont pas, et il n'y a aucune raison au monde qui puisse ravir leurs droits aux assurés, même si la compagnie s'est réellement trompée il y a trente ans.

Mais, je soutiens qu'il n'y a point eu erreur et que rien ne permet de le supposer. Tous les témoignages directs ou indirects indiquent qu'il n'y a eu absolument aucune erreur. La compagnie a demandé un amendement à sa charte et elle a obtenu ce qu'elle a demandé. Qui dût formuler cette demande? M. A. G. Ramsay, qui, je crois, était le gérant en 1875. C'était un homme considéré, possédant des aptitudes commerciales remarquables, qui était bien au courant des questions d'assurance, un homme qui savait ce que désirait le bureau de direction.

Je ne pense pas qu'il fût directeur-gérant à cette époque, du moins je n'en suis pas certain, mais quoi qu'il en soit, il a fait partie du bureau de direction depuis 1875 jusqu'au moment où il quitta le pays, vers 1889. Il n'y a aucun doute que le bureau de direction était composé d'hommes remarquables, principalement à Hamilton, d'hommes qui savaient ce qu'ils voulaient, qui savaient le demander et qui n'auraient point demandé ce dont ils n'auraient eu que faire. Qui était l'avocat de la compagnie à cette époque? C'était M. Alexander Bruce qui, j'en suis certain, possède l'estime et le respect de tous les honorables députés qui le connaissent. C'est un bon avocat, capable de conseiller sagement le bureau de direction et de rédiger une pétition à ce Parlement. Il faisait partie de la raison sociale Bruce, Walker et Burton, à Hamilton, tout en étant l'avocat de la Canada Life. M. Walker, je crois, est mort. M. Burton est devenu le juge Burton, ce qui prouve la valeur des hommes qui ont pris part à cette transaction. Ce n'étaient point des hommes de deuxième ou de troisième classe, mais bien des avocats éminents.

M. A. H. CLARKE: Que pensez-vous actuellement de M. Bruce?

M. HENDERSON: Exactement ce que j'en ai toujours pensé.

M. A. H. CLARKE: C'est lui qui présente cette demande.

M. HENDERSON: Mais il n'avance point les mêmes prétentions que M. Cox, loin de là. Je crois connaître l'opinion personnelle de M. Bruce; d'ailleurs s'il avait voulu déclarer qu'il y a eu erreur, pourquoi ne l'eût-il pas fait devant le comité des banques et du comerce. Il ne l'a pas fait, parce que c'est un honnête homme qui ne voudrait point affirmer ce qu'il ne croit pas. Ce bill fut confié à M. Thomas Robinson pour qu'il le présente à cette Chambre. Qu'était-ce que ce monsieur? C'était un bon avocat que devint plus tard juge de la cour supérieure d'Ontario. Tous ceux qui ont pris part à la préparation de cette mesure sont des hommes de haute réputation et d'un talent reconnu, qui savaient ce qu'ils faisaient et qui, sans aucun doute ont fait exactement ce qu'ils entendaient faire. Et l'on nous demande aujourd'hui de reviser ce qu'ils ont fait et de déclarer que tous se sont trompés grossièrement.

M. LANCASTER: Le Parlement aussi a dû se tromper.

M. HENDERSON: Certainement. Permettez-moi de vous lire les noms de ceux qui composaient alors le Parlement. Étaient-ils inférieurs à ceux qui en font partie aujourd'hui? En voici la liste. Je la trouve dans les registres de la Chambre pour l'année 1879, et il est probable que l'honorable député qui prétend qu'une grave erreur a été commise en 1879, changera d'opinion en voyant que son propre père, si justement respecté, était l'un de ceux qui participèrent à l'adoption de cette loi. Nous trouvons là des noms comme celui de l'honorable David Mills.

S'est-il trompé grossièrement? J'ai toujours eu un profond respect pour David Mills. Bien des fois je l'ai entendu dans cette Chambre, je me suis souvent adressé à lui pour lui demander conseil, et je l'ai toujours trouvé disposé à traiter les jeunes représentants avec justice, et à les faire profiter de son expérience. L'honorable Wm Paterson faisait alors partie de cette Chambre. S'est-il grossièrement trompé? Savait-il la portée de la loi à l'adoption de laquelle il prit part? Est-il disposé à venir déclarer qu'il s'est trompé et qu'il n'a point compris alors la signification de la loi qu'il a aidé à faire adopter. M. George A. Kirkpatrick, plus tard, lieutenant-gouverneur d'Ontario, était l'un de ceux qui ont voté cette loi. De même le docteur Sproule, et je ne l'ai jamais entendu dire

qu'il y ait eu une erreur de commise. Il y avait aussi l'honorable M. Macdougall, qui représentait Halton. Y a-t-il quelqu'un ici qui osât prétendre qu'il ne savait pas ce qu'il faisait?

M. A. H. CLARKE: Mon honorable ami pense-t-il que M. Kirkpatrick ait été un homme à mettre en pratique l'interprétation que mon honorable ami donne à la loi en question?

M. HENDERSON: Je le crois homme à faire ce qui lui semblait juste. La compagnie demandait une certaine mesure et il la lui a accordée. Vient maintenant M. Thomas Farrow, actuellement le juge Farrow, qui était alors le représentant du district nord de Huron.

M. M. Y. McLEAN: M. Farrow n'a point été juge, et il n'est point avocat. Il est maintenant maître de poste dans un village.

M. HENDERSON: J'accepte la correction. La ressemblance des noms m'a trompé. Voici maintenant l'honorable Alexander Mackenzie. Quel est le membre de ce parti qui osât se lever et déclarer que l'honnête Alexander Mackenzie s'est grossièrement trompé et qu'il ne savait ce qu'il faisait?

M. A. H. CLARKE: L'honorable député n'a-t-il pas souvent déclaré que la carrière d'Alexander Mackenzie a été une erreur continue et un complet insuccès?

M. HENDERSON: Je suis prêt à soutenir que l'honorable député ne m'a jamais entendu dire rien de semblable. Je puis l'avoir pensé quelquefois, mais pas toujours. Je suis bien loin de dire qu'il ait toujours fait des erreurs. Dans une question comme celle-ci, il ne se fut certainement point trompé. Après cela viennent M. John Haggart et sir John Carling et un autre monsieur qu'aucun membre de la droite, j'en suis sûr, n'accusera d'avoir mal agi, l'honorable G. W. Ross. S'est-il trompé grossièrement? Il n'avait point encore atteint l'âge où il s'est trompé, mais plus tard il a erré. Je suis cependant sous l'impression qu'à cette époque, les libéraux étaient d'avis qu'il ne pouvait errer, quoi qu'ils aient pu en penser depuis. Voici maintenant John Charlton, un homme d'un jugement droit, un homme d'affaires, connaissant à fond la banque anglaise. S'est-il trompé grossièrement? Et l'honorable Peter White, le défunt Orateur de la Chambre, respecté de tous et considéré de tous comme un homme d'affaires habile. S'est-il trompé aussi?

Vient ensuite Dalton McCarthy, l'oncle regretté de celui qui nous a dit, dans la salle du comité, que la loi de 1879 avait été une erreur. Je me demande ce que l'oncle dirait s'il entendait son neveu tenir ce langage. Je ne crois pas qu'il ait commis

M. D. HENDERSON.

une erreur. Il connaissait trop bien l'anglais pour ne pas exprimer correctement ses idées.

M. John Beverly Robinson en était un autre. Je n'ai jamais cru que j'aurais à reviser ses jugements, que je serais classé dans la même catégorie que lui; et je m'attendais encore moins à être appelé à déclarer que M. J. B. Robinson ne savait pas comment rédiger un acte du Parlement.

M. A. H. CLARKE: Est-ce le juge en chef?

M. HENDERSON: Il porte le même nom, du moins. Il appartenait à une famille dont la population d'Ontario a toujours respecté les membres comme des hommes de jugement et de savoir. Puis, nous arrivons à M. Hector Cameron qui représentait Victoria-nord et qui était un avocat d'une grande réputation. Il y a ensuite une autre personne que je connais bien, un bon avocat dont l'habileté est très appréciée; pourtant, on nous dit qu'il a commis une grosse bétise. L'autre soir, dans ces murs, son propre fils a dit qu'un tort grave avait été causé.

M. GUTHRIE: Si c'est à moi que mon collègue fait allusion, je lui demanderai de m'indiquer ce que j'ai dit dans ce sens-là.

M. HENDERSON: Je me fie à ma mémoire.

M. GUTHRIE: Elle vous fait défaut.

M. HENDERSON: Je prie mon collègue de m'excuser, si je rapporte mal ses paroles; mais je me rappelle bien qu'il a dit qu'un tort grave avait été causé.

M. GUTHRIE: Relisez mon discours.

M. HENDERSON: Je n'ai pas le temps de le parcourir. Cependant, le père de l'honorable député est l'un de ceux qui ont causé ce tort. Si mon collègue admet que son père ne s'est pas trompé, il devrait voter contre ce projet de loi. Je n'aimerais pas le voir prendre parti contre son père. Voici maintenant l'honorable Désiré Girouard, aujourd'hui juge de la cour suprême. Est-ce que nous, cultivateurs et autres habitants de l'Ouest, de l'Ontario et d'ailleurs, reviserons son jugement?

M. NESBITT: N'y avait-il que des avocats? L'honorable député trouvera-t-il quelques cultivateurs?

M. HENDERSON: Oui, j'en trouverai quelques-uns. Si vous prisez plus les cultivateurs que les avocats, je tâcherai d'en pêcher quelques-uns. M. Julius Scriver faisait alors partie de la Chambre. C'était un cultivateur et un député très estimé. Je tombe ensuite sur Joseph Aldéric Ouimet, un autre avocat qui fut ensuite juge dans la province de Québec.

Mon honorable ami doit me dispenser de nommer les cultivateurs car, si je les

nommais, il me dirait que des cultivateurs ne peuvent pas rédiger les actes du Parlement. Voilà pourquoi je choisis des hommes versés dans la connaissance des lois qui agissaient en connaissance de cause. Sir Wilfrid Laurier a été un autre de ceux qui ont commis une bévue—et je demanderai au ministre des Finances de dire si celui-là ne savait pas ce qu'il faisait. Il est du nombre de ceux qui ont commis une bévue, au dire de mon honorable ami, et qui ne savaient pas ce qu'ils faisaient. Il a approuvé un projet de loi dont il ne connaissait pas la signification et nous sommes tenus de le juger et de déclarer que, en 1879, il a commis la faute d'inscrire dans le recueil de nos lois des mots qui ne comportaient pas le sens qu'on voulait leur donner.

Je suis d'avis que le premier ministre avait alors raison et je n'aurais pas un mot à dire, s'il affirme par son vote qu'il ne s'est pas trompé. Il y avait un autre membre de cette législature, qui inspirera peut-être moins de confiance à quelques-uns de mes collègues ; je parle de l'honorable sir Charles Tupper. Il était du nombre de ceux qui commirent cette bévue. Il y avait aussi, M. Frank Killam, de Yarmouth. Sans en être certain, je crois que c'est le défunt juge.

Une VOIX : Non.

M. HENDERSON : Si ce n'est pas lui, il faut que ce soit son père. D'ailleurs, on me dit que, dans le sud de la Nouvelle-Ecosse, tous les Killam sont réputés pour leurs habileté et leur intégrité. Vient ensuite une autre personne que je n'aurais pas cru capable de commettre une bévue. J'ai nommé le très honorable sir John A. Macdonald. Il a déclaré qu'il était convaincu que la loi était bien rédigée.

L'hon. M. FIELDING : Est-ce le hansard que vous citez ?

M. HENDERSON : Je cite les journaux de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING : Vous n'y trouverez pas son discours.

M. HENDERSON : Je ne rapporte pas un extrait de son discours, mais je fais connaître ce que je pense de lui, de son talent pour examiner un acte du Parlement et décider s'il était conforme à la pétition et s'il y avait lieu de l'adopter. Je ne suis pas disposé à me constituer le juge de la conduite d'hommes de la trempe de sir John Macdonald et des autres que j'ai nommés.

Ce sont tous des hommes d'une grande réputation et au jugement desquels nous devrions nous en rapporter. Je pense avoir bien établi qu'on n'a pas mis les pieds dans les plats.

Voici quelle était la teneur de la pétition présentée en 1879 pour obtenir une modification du projet de loi :

Que les directeurs ont jusqu'ici répartis et partagés entre les assurés avec participation 75 p. 100 de tous les bénéfices réalisés sur toutes les affaires de la compagnie; et vu l'accroissement des affaires de la compagnie, ils croient qu'il est opportun qu'on les autorise à augmenter la quote-part de ces bénéfices qui pourra être répartie entre les assurés.

Voilà ce qu'ils demandaient. Ne l'ont-ils pas obtenu? Ils l'ont obtenu complètement; ils demandaient la permission d'augmenter la répartition, parce que les affaires avaient augmenté. Ayant plus d'argent, ils consentaient à accroître de 75 à 90 p. 100 la part répartie entre les assurés et à ne garder que 10 p. 100 pour eux-mêmes. Pendant les vingt années qui ont précédé 1879, le capital de la compagnie a été de \$125,000. Les dividendes payées pendant ce laps de temps se sont élevés à \$690,625, moyenne de près de 27 p. 100. Les directeurs résolurent de traiter les assurés plus généreusement et, au lieu de se réserver 25 p. 100, de prendre que 10 p. 100, laissant 90 p. 100 aux assurés.

On dit que la compagnie inscrit constamment l'intérêt dû sur le capital au crédit des actionnaires, puis partage le reste dans la proportion de 9 ou 10. Voici un état de la compagnie d'assurance du Canada sur la vie—j'ai des états de plusieurs années—reproduisant la feuille d'inventaire au 31 décembre 1899. Si la compagnie considère que l'intérêt du capital est une dette, elle aurait dû l'inscrire dans cet état et le laisser savoir aux assurés. Mais elle ne l'a pas fait. Je lirai l'état du passif afin qu'il soit reproduit dans le hansard, car il démontre que la compagnie n'a pas agi loyalement envers les assurés. S'ils ont déjà inscrit cet intérêt au compte des actionnaires, ils l'ont laissé ignorer aux assurés.

Je me fais fort de dire que jamais personne n'est allé trouver un futur assuré pour lui déclarer: Les actionnaires recevront d'abord l'intérêt dû sur leur mise de fonds, puis vous toucherez 90 p. 100 du reste. Je n'ai jamais entendu solliciter personne de cette façon. Au contraire, on imprimait des plaquettes qu'on répandait dans tout le pays—j'en ai distribué plusieurs moi-même—dans lesquelles on lisait en gros caractères "90 p. 100 pour les assurés, 10 p. 100 pour les actionnaires".

Voici l'état du passif dont j'ai parlé :

Passif.

Réserve nette nécessaire pour faire face à toutes les polices en vigueur, aux majorations et aux rentes viagères, valeur en primes nettes seulement:

Actuaires, 4 p. 100	\$18,964,390 00
Réserve spéciale mise de côté en 1898 pour former 3½ p. 100 de l'évaluation	225,000 00
Autre réserve mise de côté en 1899 pour les mêmes fins	275,000 00

Réserve pour les polices sur lesquelles des primes n'ont pas été payées et qui sont sujettes à renouvellement.	41,531 00
Fonds des réclamations de versements.	4,098 00
Indemnités par suite de décès non payées le 31 décembre 1898, (presque toutes payées depuis).	96,096 00
Bénéfices acquis sur indemnités par suite de décès.	7,543 00
Balance en espèces, réduction temporaire ou définitive des bénéfices.	15,353 98
Primes payées par anticipation. Comptes en suspens (item non réglés).	3,917 10
Fonds des dépenses casuelles.	125,000 00
Capital libéré.	125,000 00
Excédent sur tout le passif.	1,468,712 00
De l'excédent ci-dessus, a été créditée aux assurés comme excédent leur appartenant, y compris les tontines, une somme de. \$1,381,132 05	
Et a été portée au compte de réserve du capital, une somme de.	87,580 80
	<u>1,468,712 00</u>
	\$21,364,062 06

Voilà un état complet de toutes les dettes de la compagnie le 31 décembre 1899, état qui devait être soumis à la réunion annuelle des actionnaires, au mois de février suivant. Il n'y est pas question de l'intérêt sur le capital; rien n'indique que cet intérêt devait être payé aux actionnaires avant le partage des bénéfices. Cependant, les directeurs viennent nous dire que c'est ce qu'ils ont fait chaque année.

L'autre jour, le ministre de Justice (l'honorable M. Aylesworth) nous a déclaré que les assurés ont "laissé dormir leurs droits" et pour les avoir laissés dormir, ils doivent en être privés. Comment pouvaient-ils ne pas les laisser dormir lorsqu'il avaient confiance en ceux qui dirigeaient la compagnie et qu'ils croyaient, grâce aux représentations de ceux-ci, que tout se passait régulièrement. L'état financier ne laissait pas voir les droits qu'ils revendiquent aujourd'hui, mais il les cachait au public. On nous dit maintenant que les assurés ont laissé dormir leurs droits.

Qu'on me permette de lire un paragraphe d'une déclaration sous serment qui m'a été remise hier. Cette déclaration a été déposée en cour, à Toronto, à l'appui d'une demande d'injonction pour empêcher le président de la compagnie d'assurance du Canada sur la vie de passer outre. Les plaidoiries sur cette requête ont eu lieu aujourd'hui, j'imagine, car elle devait être soumise à M. le juge Teetzel, à Toronto, ce matin à dix heures. Le représentant d'Essex-nord doit être au courant de toute l'affaire.

M. D. HENDERSON.

Voici l'affidavit qui appuyait cette demande; je n'en lirai qu'un paragraphe. C'est sous serment que cela est dit:

J'avais toujours pensé jusqu'à tout dernièrement que les affaires de la Canada Life Assurance Co. étaient menées conformément aux lois du Parlement et que les directeurs dans l'exercice de leurs fonctions obéissaient à ces mêmes lois; jamais je n'avais soupçonné que les directeurs se donnaient doubles dividendes, comme il est dit dans la réclamation; jamais je n'ai eu avis, ni connaissance, avant cette enquête faite par la commission royale sur les assurances, que l'on appropriait l'argent des assurés à de telles fins.

Voici l'affidavit d'un homme d'affaires, qui est assuré pour la somme de \$35,000, qui croyait bien qu'on lui donnait sa juste part des profits de la compagnie; un homme que l'on a endormi sur ses droits, comme chacun de nous aurait pu l'être par les états que publiaient la compagnie. Qui aurait pu soupçonner pour un instant, après cet exposé du passif, que les actionnaires s'adjugeaient d'abord l'intérêt de leur capital et ensuite partageaient le reste. Je n'hésite pas à appeler cette manœuvre une tromperie, pour me servir d'une expression bénigne. Et aujourd'hui on vient nous dire que pour nous être ainsi laissés illégalement ces profits, la pratique devra s'en continuer; que, pour s'être ainsi laissés endormir sur leurs droits, les assurés sont mal venus à se plaindre aujourd'hui. J'ai fait voir que ces derniers étaient dans une parfaite ignorance de ce qui se passait, ne sachant qu'ils avaient des droits qu'on leur enlevait. Et quoi! on nous dit que, pour n'avoir pas dans le passé agi auprès de cette Chambre, il est aujourd'hui trop tard pour une telle demande.

Au reste, les assurés demandent rien autre chose au Parlement que de les laisser faire; la convention qu'ils ont avec la "Canada Life Assurance Co." leur suffit; c'est de bonne foi qu'ils l'ont faite et ils ont payé leurs primes, afin de laisser quelque chose à leur veuve et à leurs enfants orphelins. Ils disent: Laissez-nous faire, nous avons pourvu aux soins à venir de ceux qui dépendent de vous; veuillez simplement ne pas intervenir, et quand nos polices viendront à maturité, elles nous seront payées. Règle générale, les assurés pensent comme moi, que la Canada Life Assurance Company a amplement moyen de payer toutes les réclamations qui lui seront présentées. Son fonds de réserve suffirait, je crois, s'il est bien administré, à payer toutes les réclamations que l'on pourra jamais faire contre elle; et je le dis avec les autres assurés, tout ce que nous voulons, c'est que vous n'interveniez pas. Nous ne voulons pas qu'on nous dérange; nous ne voulons pas qu'on puisse venir devant ce Parlement pour demander le vote d'une loi qui déclare que la charte sous

l'empire de laquelle nous avons passé notre convention va signifier autre chose que ce qu'elle dit. Voilà tout ce que demandent les assurés. Ces assurances ont été effectuées en grande partie pour le bénéfice de femmes et d'enfants qui sont dans l'impossibilité de venir ici défendre leurs droits; des femmes et aussi des hommes à qui l'on a refusé l'autorisation de comparaître devant le comité des banques et du commerce pour y exposer leurs griefs. Est-il juste d'arracher ainsi à une veuve le pain qui la fera vivre, de lui enlever ses quelques sous pour grossir les gains d'un millionnaire? Je ne peux pas comprendre que l'on se décide à voter une pareille loi.

L'intérêt de la veuve est pour moi une chose sacrée. C'est peu de chose sans doute; mais ne serait-ce que \$100, que \$200, c'est son bien: ne le lui enlevez pas. L'actionnaire a tout ce qu'il lui faut, beaucoup plus qu'il ne lui faut, à ce point qu'il ne sait quoi faire de ce qu'il a. Laissez à la veuve, laissez à l'orphelin, sa maigre pitance; n'aidez pas à l'homme déjà riche à devenir millionnaire aux dépens d'une foule de pauvres diables.

Voilà ce que j'avais à dire sur cette question des profits que l'on détourne de leur destination. On allègue que, n'ayant jamais réclamé, nous avons perdu le droit de le faire. Je crois vous avoir donné de bonnes raisons. Je vous ai dit le témoignage de cet assuré qui, jusqu'à ce que la chose fut révélée par cette enquête de la commission royale, ignorait qu'il eût des droits dont il n'était pas tenu compte. Il a depuis institué des procédures qui sont pendantes aujourd'hui devant les cours, comme le sont d'autres actions; et voici que l'on vient nous demander de rendre une loi qui le déboute de sa demande. Si nous étions hommes à commettre un tel acte, aurions-nous qualité pour juger la conduite de Wilfrid Laurier, de Donald Guthrie, de sir John Macdonald, de John Beverly Robinson, en 1879? Aurons-nous qualité pour examiner l'opinion de ces hommes, si nous sommes capables de laisser passer une loi qui enlève à de pauvres femmes, à de pauvres enfants, leurs droits imprescriptibles à seule fin d'honorer le pays d'un millionnaire de plus?

Il y a une autre question à laquelle je voudrais toucher. Je m'attends bien à ce que l'on dise que d'autres compagnies font la même chose. J'accorde qu'il y a du vrai dans cela. D'autres compagnies d'assurance sur la vie font ce que fait la Canada Life; mais il y a cette différence, que cette dernière n'a pas le droit d'agir ainsi, pendant que les autres compagnies ont ce droit. Je défie qui que ce soit de m'indiquer une compagnie d'assurance qui soit organisée comme l'a été la Canada Life. A tout événement, s'il s'en trouve, je ne les connais pas, j'ai fouillé tous les livres où il peut être question des compagnies

d'assurances canadiennes et américaines; je me suis informé au sujet des compagnies d'assurances anglaises; j'ai été voir le chef du bureau des assurances, et tout m'indique qu'il n'existe pas au Canada de compagnies autres que la Canada Life qui fassent affaires avec une charte semblable à celle de cette dernière compagnie; nulle autre dont la charte oblige à une division de tous les profits provenant des opérations de la compagnie.

M. A. H. CLARKE: Nulle autre compagnie où existe le système d'assurance sans participation aux bénéficiés?

M. HENDERSON: Je ne sais pas, et cela m'est égal; car c'est du plein gré de la compagnie que sa charte a été ainsi rédigée. Elle a voulu faire quelque chose qui lui attirât la clientèle, en donnant aux assurés 90 p. 100 de tous les profits provenant de ses opérations, de quelque source que vinssent ces profits. Et il est trop tard aujourd'hui pour venir nous dire que la Canada Life accorde ce que nulle autre compagnie ne donne.

Pour moi, cet argument n'a aucune valeur. Ceux qui, depuis 1879, ont pris des polices dans cette compagnie, les ont prises conformément à la charte de 1879, dont les dispositions sont claires et ne prêtent à aucun malentendu. Ils ont payé leurs primes, et ils continuent à payer; ce qu'ils ont fait, c'est pour la femme, les enfants qu'ils laisseront après eux, et je dis qu'il ne saurait être question de se demander si ces profits proviennent des intérêts, s'ils proviennent de polices sans participation au bénéfice. La compagnie a pris l'engagement formel de donner 90 p. 100 de ses profits à toute personne assurée selon le mode d'assurance avec participation aux bénéficiés. Pourquoi ne pas obliger la compagnie à exécuter ses engagements? Je ne demande rien autre chose à la Canada Life que de ne pas nous déranger. Ne nous enlevez pas ce qui est à nous. Laissez telle qu'elle est la loi de 1879 et, quant à moi, je me déclarerai content parce que c'est pour moi que je parle et non pour les autres. Ne me dépouillez pas de mes droits. Ce n'est pas aux membres du Parlement que je m'en prends, mais à la compagnie, qui vient ici demander qu'on nous enlève nos droits. Ne nous prenez pas ce qui nous appartient. Si vous tenez à commettre une injustice, ôtez-nous ce que nous tenons comme un droit. Si, au contraire, on nous laisse tranquilles, la probabilité est que la majorité des assurés ne songeront pas à se plaindre. Si vous enlevez aux assurés ce qui légitimement et légalement leur appartient, ce sera une injustice dont beaucoup auront à souffrir.

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

Reprise de la séance.

M. HENDERSON: Dans les quelques minutes qui me sont accordées, je me propose de répondre à ceux qui m'ont défié de nommer quelqu'un qui, n'étant pas avocat, aurait donné son appui à la loi de 1879. Je nommerai MM. Timothy Coughlin, de Middlesex, William Elliott, de Peel, William R. Hesson, de Perth, James Trow, de Perthsud, William C. Little, de Simcoe, Robert Hay, de Toronto, Hugo Krantz, de Berlin, Thomas Bain, qui a été notre président, Joseph Rymal, Thomas Christie, François Béchar, George B. Baker, aujourd'hui sénateur, Alonzo Wright, sir Leonard Tilley, John Costigan, le docteur Shultz et Donald Alexander Smith, aujourd'hui lord Strathcona. Tels sont les hommes qui ont appuyé cette loi. Ils savaient ce que voulait cette loi quand ils l'ont votée; et pourquoi aujourd'hui dirions-nous à de tels hommes qu'ils se sont trompés, qu'ils ne savaient pas ce qu'ils faisaient?

Quant à l'interprétation qu'il faut donner à la loi, je citerai l'opinion de sir Robert B. Finlay, avocat général d'Angleterre, sur ce que sont les droits que l'on cherche à faire perdre aux assurés par une déclaration de ce Parlement. Voici ce que dit sir Robert Finlay:

1. Les assurés avec participation aux bénéfices ont depuis 1879 droit à 90 p. 100 au moins de tous les profits réalisés par la compagnie comme une suite de ses opérations de quelque nature qu'elles soient.

2. Tout dividende payé aux actionnaires depuis 1878 excédant 10 p. 100 des profits provenant des opérations de la compagnie est illégal.

3. Rien ne justifie les actionnaires de prétendre qu'ils ont droit à l'intérêt du capital et de plus à 10 p. 100 des profits, ou à une portion de ces profits suffisante pour leur payer en dividendes une somme de \$80,000 par année; les directeurs, au contraire, sont tenus de faire le compte de tous les profits réalisés par la compagnie dans la poursuite de ses opérations, y compris l'intérêt des placements de capitaux versé par les actionnaires pour les parts souscrites et de limiter à 10 p. 100 le dividende payé aux actionnaires.

J'ajouterai que le ministre de la Justice, comme chacun sait, endosse selon toute sa portée cette opinion. Il n'y a donc pas lieu d'hésiter, nous pouvons sans crainte disposer de cette question. Après de telles opinions, nous ne pouvons certainement pas errer sur l'interprétation qu'il faut donner à cette loi de 1879. Un jugement du conseil privé d'Angleterre n'aurait pas plus de poids que n'en doivent avoir pour nous ces opinions.

Quel est l'objet de cette loi? Les directeurs de la compagnie elle-même étaient venus à la conclusion qu'ils interprétaient mal la loi, et qu'ils s'étaient appropriés des profits d'une manière irrégulière. La

preuve c'est qu'ils nous demandent maintenant une loi pour justifier leur iniquité. Je n'insisterai pas sur ce point, car les directeurs eux-mêmes admettent qu'ils ont agi illégalement. La preuve en est dans leur demande au Parlement pour faire excuser leur faute. En d'autres termes, ils nous demandent de faire sanctionner par la Chambre ces paroles de l'Apocalypse: "Que l'injuste soit encore injuste". Ils veulent persister dans leur iniquité de ces trente dernières années et nous demandent de leur pardonner leur faute passée et de leur permettre d'y persévérer.

Voici le côté grave de cette question: l'assuré qui a pris une police dans la Canada-Life, disons deux ans passés seulement, devra, afin de la maintenir, continuer à payer sa prime, et si ce projet devient loi, il paiera cette prime sachant que les directeurs s'en approprieront une partie tous les ans sans en avoir le droit. Allez-vous me dire que ce n'est pas un grief? Imaginons les sentiments d'un assuré qui va payer sa prime à l'agent, sachant qu'une partie de l'argent qu'il lui donne n'est pas destinée à garantir sa prime, mais à grossir la fortune de certains directeurs qui n'y ont pas droit. Si nous adoptons cette loi, nous perpétons un grief qui s'éternisera jusqu'à la mort des assurés d'aujourd'hui, ce qui peut être dans 40 ou 50 ans. Je le répète, mon intention est de m'acquitter d'un devoir qui m'incombait; il me semble que je n'avais pas le droit de garder mon siège, si je ne protestais de la manière la plus vigoureuse possible contre cette loi projetée. Je me suis acquitté de mon devoir et c'est maintenant à la Chambre de décider. Je me lave les mains bien nettes de la tentative de vouloir enlever aux veuves et aux orphelins des assurés de la Canada-Life, pour le donner à une association de richards, même une parcelle de ce qui leur appartient légitimement, de ce que leurs maris ou leurs pères ont acquitté pour eux et de bonne foi pendant leur existence.

M. CYRIAS ROY (Montmagny) texte): Monsieur le président, avant que la discussion sur ce bill aille plus loin, je désire avoir certaines explications, tant pour moi-même que pour mes électeurs dont un bon nombre sont porteurs de polices de cette compagnie.

À la première réunion du comité des ordres permanents, je me suis opposé à ce que ce bill aille plus loin. Cette demande a été accordée devant ce comité. Le bill est revenu devant la Chambre, et ici, on a fait une motion à l'effet que ce bill soit renvoyé, de nouveau, au comité des banques. J'ai besoin de donner une explication à ce sujet. Je considère, pour ma part, qu'après les nouveaux avis qui ont été donnés, les porteurs de polices ont été

M. D. HENDERSON.

suffisamment avertis que ce bill était de vant la Chambre et avait pour objet de demander qu'une certaine délimitation de pouvoirs soit faite, par cette Chambre, entre les actionnaires et les porteurs de polices. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas cru devoir voter pour que le bill soit renvoyé de nouveau au comité des ban ques.

Je considère en effet que le procédé régulier et légal de faire la discussion sur un bill, n'est pas de prendre un moyen détourné; on doit la faire correctement devant la Chambre. En effet le renvoi de ce bill devant le comité des banques aurait été simplement d'en faire remettre la discussion à une autre session.

Maintenant, je dois ajouter que j'ai be soin d'explications, d'abord pour la satis faction des porteurs de polices dans mon comté, qui m'ont demandé spécialement d'être leur interprète dans la discussion de ce bill, et ensuite pour ma satisfaction personnelle; explications qui, je l'espère, me seront données par celui qui sera ap pelé à répondre aux objections de l'hono rable député qui vient de reprendre son siège (M. Henderson). Si ces explication ne sont pas suffisantes, je dois dire, dès maintenant, que je serai obligé de voter contre ce bill.

Je suis un nouveau député et peu au courant des règles de cette Chambre. Je suis avocat, il est vrai, mais je n'ai pas pratiqué comme tel depuis neuf ans que je remplis les fonctions de greffier de la cour supérieure de mon district. Comm greffier, j'ai été seulement appelé à inscri re les décisions et les opinions que les avo cats pouvaient émettre devant le tribunal. Je suis obligé d'admettre que je ne suis pas assez renseigné pour pouvoir donner une décision juste, envers mes électeurs et moi-même, sur le sujet qui nous inté resse, avant d'avoir des explications, au point de vue légal, sur le présent bill. On me dira peut-être que je n'ai pas pris le soin de me renseigner; mais, à cela je ré pondrai qu'un député qui a beaucoup de patronage à exercer, beaucoup de deman des de ses électeurs, ne peut pas prendre connaissance de tous les documents qui sont produits ici.

Le premier renseignement que je veux obtenir porte sur le point suivant: On fait une demande devant la Chambre à l'effet de faire déclarer que certaines dis positions contenues dans un bill passé en 1879, ne sont pas celles qu'on voulait faire déclarer.

En second lieu, je veux savoir si, sub séquemment à la loi de 1879, c'est-à-dire en 1889 je crois, par un amendement fait à la charte de la compagnie, disant qu six porteurs de polices avaient le droit de former partie du bureau de direction; je veux savoir, dis-je, si dans la pétition de

cette compagnie, qui est maintenant de vant la Chambre, ces porteurs de polices ont été consultés, si la demande faite par les actionnaires est juste, comme on le dit, ou si les actionnaires ont eu le concours des directeurs représentant les por teurs de police et qui sont appelés, d'après la loi maintenant à faire partie du bureau de direction.

Maintenant, monsieur le président, une autre question encore: Ce point a déjà été soulevé, mais j'aurais besoin, pour ma satisfaction personnelle et pour me permettre de donner autant que possible justice égale tant aux promoteurs de ce bill qu'aux por teurs de police, que l'on veuille bien m'éclairer sur le point suivant.

Je vois dans le préambule du statut de 1879 dont le but était de changer quelque peu la charte accordée antérieurement et qui remonte à 1849, à la compagnie Canada Life, je vois, dis-je, qu'il est dit: "que les directeurs ont jusqu'ici distribué et réparti entre les assurés d'après le système de participation 75 p. 100 de tous les profits réalisés sur toutes les affaires de la compagnie et que, vu l'accroissement des affaires de la compagnie il est désirable de varier les proportions relatives dans lesquelles ces profits devaient être distribués et répartis entre les actionnaires et les assurés, et dans le paragraphe 1 de ce statut de 1879, il est édicté conformément au préam bule que les directeurs sont autorisés à chan ger ou modifier les proportions relatives dans lesquelles les profits réalisés dans les opéra tions de la compagnie l'ont été jusqu'ici entre les assurés d'après le système de répartition, et les actionnaires, à telle époque et de telle manière qu'ils le jugeront à propos, pourvu toujours."—

Ici, j'appelle tout particulièrement votre attention, monsieur le Président et celle du comité, sur les mots que je vais lire, car ils me semblent avoir une très grande importance: "pourvu toujours que la pro portion de ces profits répartie aux assurés ne sera pas inférieure à quatre-vingt dix pour cent de leur chiffre et que la propor tion afférente aux actionnaires ne dépassera pas 10 p. 100."

Ainsi, il est clair, du moins suivant moi, que jusqu'à 1879, la distribution des profits réalisés sur les opérations de la compagnie a été répartie de manière à donner 25 p. 100 de ces profits aux actionnaires et 75 p. 100 aux porteurs de polices ou assurés. Mais en 1879, d'après la loi que je viens de lire, les directeurs de cette compagnie furent autorisés à augmenter cette propor tion en faveur des assurés, puisqu'il est déclaré ceci: "pourvu toujours que la pro portion de ces profits répartis aux assurés ne sera pas inférieure à 90 p. 100 de leur chiffre et que la proportion af férente aux actionnaires ne dépassera pas 10 p. 100.

Pour ma part, et à moins d'explications satisfaisantes que je désire avoir, je crois que "tous les profits réalisés sur toutes les opérations de la compagnie," cela comprend non seulement les profits réalisés sur les mises des porteurs de polices mais aussi l'intérêt sur le capital fourni par les actionnaires. C'est ce qui se faisait avant 1879, comme l'indique le préambule que j'ai lu.

On a dit que l'intérêt sur le montant fourni par les actionnaires à titre de capital devait être pris d'abord avant la répartition des bénéfices annuels. Jusqu'ici je n'ai entendu que les explications données par l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth), mais j'avoue ne pas avoir bien compris, parce que je ne suis pas suffisamment au courant de l'anglais. Je voudrais savoir s'il peut nous dire sous sa responsabilité de ministre de la Justice que la loi de 1879 peut être amendée par le bill qui est maintenant devant la Chambre, sans que les droits des porteurs de police soient violés.

Ce bill, comme je l'ai dit tout à l'heure, soulève une question légale, et c'est précisément au sujet de cette question légale que je demande des explications. Je ne suis pas un expert, et je voudrais me renseigner. D'après moi, les bénéfices comprennent tout, à moins que l'on me donne des explications me prouvant le contraire. D'après moi, la loi de 1879 comprenait tous les profits réalisés sur les affaires de la compagnie, et ces profits comprenaient non seulement ceux réalisés sur les mises des assurés, mais aussi l'intérêt réalisé sur le capital lui-même fourni par les actionnaires.

On dit plus loin que les affaires de la compagnie ayant augmenté, on vient demander un amendement à la loi en faveur des porteurs de police, mais il s'agit là seulement de ceux ayant droit à l'accumulation des bénéfices en vertu de leur police. D'après ce même statut de 1879, les porteurs de police ont droit à 90 p. 100 des bénéfices réalisés. Cette mesure fut prise sans doute pour augmenter, si possible, le nombre des porteurs de police.

Il est dit que les affaires de la compagnie ont augmenté et qu'elle a fait de grands bénéfices depuis 1849 à 1879. Alors, dans le but d'augmenter le nombre des assurés, on décida d'accorder une plus large proportion des bénéfices réalisés et de donner 90 au lieu de 75 p. 100 aux porteurs de police.

Je voudrais maintenant avoir l'opinion d'un expert au sujet de la question suivante.—D'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord, section 92, on voit que les législatures provinciales ont le droit exclusif de légiférer sur la propriété et les droits civils des provinces. Or, je considère que depuis 1879, tous ceux qui ont

pris des polices d'assurance dans cette compagnie,—car tout le monde est censé connaître la loi, et ces porteurs de polices sont censés avoir pris connaissance de cette disposition de l'amendement de 1879 disant que sur tous les profits réalisés par la compagnie, les porteurs auront droit à 90 pour cent de ces profits,—je considère, dis-je, qu'en vertu de la clause 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, dont je viens de parler, et qui a trait aux droits civils des particuliers; qu'il y a des doutes sur la légalité de la demande de la compagnie par ce présent bill, et je me demande si ce bill était adopté, s'il ne serait pas possible à un porteur de polices de porter cette question devant les cours de justice et d'en constater la constitutionnalité.

J'ai besoin d'être renseigné avant de donner mon vote, parce que la section 92 dont j'ai parlé plus haut, déclare que les législatures provinciales ont le droit exclusif de légiférer sur les droits civils. Alors, depuis 1879, tous les porteurs de polices se sont basés sur l'amendement apporté à la charte de 1879. C'est un contrat intervenu entre eux et la compagnie, et en vertu de ce contrat, il se semble que cette Chambre ne pourrait pas décider que ces personnes n'ont pas droit de réclamer devant une cour de justice les bénéfices stipulés.

Je demande ces explications, parce que je voudrais, autant que possible, rendre justice à mes électeurs qui m'ont demandé de faire valoir leurs droits, et parce que je voudrais également, rendre justice aux promoteurs du bill.

Je comprends bien que du moment que certaines personnes s'adressent à cette Chambre, pour réclamer certains droits, c'est parce qu'elles croient avoir raison de le faire. Mais il arrive souvent qu'on fasse des objections inutiles et totalement étrangères à cette demande, dans le but de la faire rejeter. C'est justement ce qui s'est passé ici, depuis quelque temps, au sujet du bill de l'honorable député de Thunder Bay et Rainy River (M. Conmee). On a proposé beaucoup d'amendements à son bill; toutes les suggestions qui ont été faites, de la part de l'opposition, étaient à l'encontre du bill; on a parlé de droits provinciaux; on a parlé d'expropriation et de toutes espèces de choses, excepté des clauses même du bill. Je dois dire que le promoteur de ce bill s'est soumis à cela, par délicatesse, afin d'éviter, autant que possible, les longues discussions qui ont eu lieu, mais qui, pour ma part, auraient bien pu être supprimées. Toutes ces objections, je le répète, n'avaient pas leur raison d'être. Si le promoteur du bill ne pouvait pas acquérir le droit qu'il demandait, il se trouvait alors dans la position de ne pas pouvoir exercer le droit qui lui aurait été accordé par le Parlement.

Je fais ces observations simplement pour faire comprendre à tous les membres

de cette Chambre que je veux rendre justice, non seulement aux détenteurs de polices, mais encore aux promoteurs du bill.

En principe, je dois dire que du moment que quelqu'un demande quelques pouvoirs à cette Chambre, et que les faits mis devant nous, nous justifient de l'accorder je suis prêt à accéder à cette demande.

Je demandes des explications et je me conformerai à celles qui me seront données, avant de donner mon vote. Mais je me permettrai de faire une suggestion — ce n'est pas une proposition, je suis trop jeune député pour faire une proposition. Comme je le disais tout à l'heure, j'ai vu dans un statut subséquent à 1879, que parmi les porteurs de polices, il y avait une disposition à l'effet que six d'entr'eux avaient droit de former partie du bureau de direction. Je voudrais savoir si ces six directeurs ont signé la requête demandant qu'un bill soit soumis à cette Chambre de manière à faire déclarer actuellement, autre chose que ce qui a été déclaré dans le statut de 1879?

J'ai une autre suggestion à faire, et la voici: Des complications existent entre les actionnaires et les porteurs de polices d'une compagnie, — je ne veux pas retarder l'adoption de ce bill, et si ma suggestion n'est pas accordée, je me soumettrai, — eh bien, ne serait-il pas juste de permettre au bureau des directeurs, qui est composé pour partie d'actionnaires et partie de porteurs de polices, de discuter cette question entr'eux, et de tâcher de régler leurs différends avant de s'adresser ici? Il me semble qu'il y aurait moyen de s'entendre entr'eux, de façon que cette Chambre ne soit pas obligée de prendre une décision qui serait de nature à nuire soit aux uns, soit aux autres.

Je suggère donc de renvoyer ce bill à six mois, jusqu'à la prochaine session, afin de permettre, dans l'intervalle, une assemblée des directeurs composés, comme je l'ai dit tantôt, d'actionnaires et de porteurs de polices, et d'en venir à un arrangement conforme aux intérêts de tous.

On a dit que si ce bill n'était pas adopté maintenant, ce retard était de nature à détruire complètement la compagnie. Si j'étais convaincu de cela, je voterais immédiatement pour l'adoption du bill, mais je n'en crois rien.

Les adversaires du bill ont prétendu que les porteurs de polices n'avaient pas été avertis. Pour ma part, je crois que c'est tout le contraire, mais, tout de même, je donne crédit à cette assertion. Il me semble que le moyen légal et raisonnable, le moyen juste de disposer de ce bill serait de le renvoyer à six mois, de manière à permettre dans l'intervalle aux directeurs qui se composent d'actionnaires et de porteurs de police, de discuter ensemble et d'en venir à une entente équitable pour

tous. A la prochaine session nous serions tous à même de pouvoir donner un vote en connaissance de cause, avec une conscience soulagée d'une lourde responsabilité certains que nous serions de sauvegarder les intérêts de nos électeurs sans nuire à personne.

Pour ma part, c'est à titre de suggestion que j'émetts cette pensée, et c'est afin d'éclairer le vote que je serai appelé à donner sur la question qui est maintenant devant le comité, que je me suis permis de parler sur ce bill.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) (texte): Monsieur le président, je puis répondre à l'une des questions posée par mon honorable ami le député de Montmagny (M. Roy). Le but de cette législation est de modifier ou rectifier l'amendement fait à la charte en 1879. Mon honorable ami a déclaré, avec raison, que l'effet de la loi de 1879 était de faire partager les profits réalisés entre les actionnaires et les porteurs de police dans la proportion suivante: 25 p. 100 aux actionnaires, 75 p. 100 aux porteurs de polices. Dans l'application de cette loi le bureau de direction de la compagnie a toujours accordé aux actionnaires l'intérêt sur le capital même de la compagnie, bien que ce capital, il est vrai, fut minime relativement à la valeur représentée par les porteurs de police.

M. Ramsay, qui était gérant général à cette époque, homme très compétent en cette matière, a toujours été d'opinion qu'il fallait accorder cet intérêt du capital aux actionnaires avant le partage des bénéfices annuels, la balance des bénéfices se divisait, comme je l'ai dit, dans la proportion de 25 p. 100 aux actionnaires et 75 p. 100 aux porteurs de police. Ce n'est qu'après le paiement aux actionnaires de cet intérêt sur le capital que la distribution dont je viens de parler était faite.

Le but de ce bill est de déclarer que les actionnaires ont droit à cet intérêt sur leur capital avant ce partage des profits entre les actionnaires et les porteurs de police. Voilà l'objet de ce bill.

Il y a des doutes et l'on se demande si, d'après la loi de 1879, la pratique suivie par la compagnie a toujours été légale. C'est dans le but de ratifier cette pratique que ce bill a été introduit.

L'hon. M. FOSTER: Je désire faire connaître en quelques mots, mon attitude sur ce bill. Je suis, en principe, très fortement opposé à toute législation rétroactive. A mon avis il faut des raisons très sérieuses pour justifier le Parlement de légiférer après dix, quinze ou vingt ans, de façon à enlever à des dizaines de milliers de personnes qui ont signé des contrats avec la compagnie, des droits qu'ils avaient en vertu de la loi existante lorsqu'ils ont signé ces contrats.

C'est ma première objection. Un particulier est obligé de subir les pertes qui résultent de ses erreurs, et je me demande s'il n'est pas juste qu'une compagnie subisse aussi la peine de ses erreurs, plutôt que de solliciter le Gouvernement de lui voler des lois *ex-parte* pour remédier à ses erreurs, des lois qu'ignorent l'une des des parties au contrat, surtout lorsque cette partie, représentée par vingt mille individus, ne consent pas, n'a pas de voie délibérative, et ne peut pas faire d'observations.

C'est ce qui arrive dans ce cas-ci. Si l'on avait prouvé clairement qu'il y avait eu parfaite entente entre les porteurs de police et les actionnaires, au sujet de l'article de ce bill qui est devenu loi, ces porteurs de police n'auraient pas eu raison de se plaindre; mais cela n'a pas été prouvé à ma satisfaction ni à la satisfaction d'un grand nombre de membres du comité. En outre, quand même cette preuve aurait été faite, il y a un troisième partie en cause. Il y a des dizaines de milliers de porteurs de police qui sont entrés dans la compagnie depuis cette époque, qui ne connaissent rien de la convention dont on a parlé, mais qui sont entrés dans la compagnie sous le régime de la loi qui existe aujourd'hui, et cette catégorie nombreuse de porteurs de police n'a pas été consultée, et ils n'ont pas eu l'occasion de faire connaître leurs sentiments à l'égard de ce bill.

C'est malheureux que la compagnie, si telle était l'entente n'ait pas, par suite d'une erreur dans la loi, porté à la connaissance de ceux avec lesquels elle a depuis signé des contrats. Les compagnies comme les individus doivent supporter la peine de leurs erreurs et pour moi il importe beaucoup de savoir si en adoptant une loi de ce genre nous n'outrepassons pas nos droits parlementaires; et je crois que les promoteurs de ce bill agirait avec sagesse s'ils consentaient à le remettre à une autre session, en admettant que le premier avis a été insuffisant, et bien que l'avis subséquent le fut, que les parties intéressées, n'ont pas eu un temps assez long pour se présenter devant le Parlement et faire connaître leurs vues. Il a été physiquement impossible pour eux de faire connaître leurs désirs d'une façon ou d'une autre. Il est possible que parmi la multitude de porteurs de police, un grand nombre ne se seraient pas présentés, mais nous nous serions toujours conformés aux règles de la justice. Dans l'état actuel des choses ces porteurs de police n'ont pu se réunir même en petit nombre, la majorité n'étant pas informée, pour discuter la question et faire connaître leurs vues au Parlement.

C'est peut-être là une source d'inconvénients pour les actionnaires de la compagnie, mais s'ils ont patiemment enduré ces inconvénients pendant si longtemps, ils peuvent bien encore l'endurer pendant une année. Je demande qu'on renvoie ce bill à

M. G. E. FOSTER.

une autre session, afin de ne pas violer ce principe bien connu du droit parlementaire voulant qu'avant l'adoption définitive d'un projet de loi, tous les intéressés aient reçu l'avis de rigueur et bénéficient de cet avis, en présentant leurs vues. Je le sais, on prétend—mais c'est là un argument peu valable—que chez toutes les autres compagnies d'assurances on applique le même principe pour la répartition des bénéfices. J'en conviens; mais voici l'argument que je fais valoir: cet article de la loi a reçu son application dans une foule de contrats d'assurances déjà souscrits et il ne convient pas que nous légiférions ici dans l'intérêt du petit nombre, à l'exclusion absolue et presque inévitable du grand nombre, vu l'insuffisance de l'avis donné.

M. A. H. CLARKE: Evidemment, le député de Toronto-nord n'était pas ici l'autre soir, lorsque la Chambre a longuement débattu la question de savoir s'il fallait renvoyer ce bill à une autre session et a décidé, à une forte majorité, que ce bill doit suivre son cours. Au demeurant, l'honorable député en convient comme tout le monde, si les adversaires de la compagnie d'assurance Canada Life persistent dans leur attitude, il en résultera une véritable injustice et de graves inconvénients pour les actionnaires de la compagnie. Quels que soient les inconvénients qui en résultent, l'honorable député s'est-il demandé s'il n'en découlerait pas encore plus d'inconvénients pour les porteurs de polices, si la question n'était pas réglée avant la prochaine répartition des bénéfices.

L'hon. M. FOSTER: Quand cette répartition se fera-t-elle?

M. A. H. CLARKE: Cette année. Comme je l'ai fait observer l'autre soir, les directeurs ne sont pas tenus de faire la répartition des profits. Cette question a été récemment débattue devant les tribunaux d'Ontario, au cours d'un procès intenté il y a quelques années à la compagnie d'assurance sur la vie l'Etna.

La compagnie eut gain de cause en première instance et l'affaire fut portée en appel devant un tribunal supérieur; or, dans un jugement fort élaboré, la cour d'appel décida que cette question de profits n'est pas encore éclaircie; qui le droit du porteur de police aux bénéfices est indéterminé et que pour réaliser l'objectif visé dans la concession de ce droit, il importe que les directeurs aient leurs franchises coudées à cet égard. Le porteur de police dans l'affaire en question était M. John Bain, un éminent avocat de Toronto, devenu plus tard l'associé de M. William Laidlaw qui combat aujourd'hui si énergiquement la compagnie d'assurance Canada Life. La question a été discutée sur tous ses aspects. L'honorable chancelier Boyd, de concert avec deux au-

tres membres du tribunal, prononça le jugement et d'après ce texte :

Le contrat d'assurance est de nature indéterminée quant à la répartition des profits, et voilà pourquoi il faut lui donner une interprétation qui favorise au lieu de contrecarrer les fins de l'entreprise.

Voilà précisément ce que j'ai affirmé. Si les adversaires du projet de loi atteignent leur but, alors on contrecarrerait les objectifs de la compagnie, au lieu de les favoriser. Le droit même que possède le porteur de police à la répartition des bénéfices est intimement lié à la prospérité de la compagnie. Si, pour une raison quelconque, la compagnie ne réussit pas à faire une exploitation lucrative, les actionnaires, il est vrai, n'obtiennent peut-être pas d'aussi forts dividendes, mais les porteurs de polices n'obtiennent absolument rien. Dans cette mesure-là même, ces deux groupes d'individus sont associés et leurs intérêts identiques.

En effet, si les actionnaires prospèrent, dans la même mesure les porteurs de polices doivent bénéficier de la situation, en ce qui concerne les bénéfices à toucher. Mais le contrat d'assurance intervenu entre le porteur de police et la compagnie quelque chose qui mette obstacle à la mise à exécution de ce contrat, il n'existe absolument rien de tel dans le projet de loi en discussion. Le bill à l'étude ne tend nullement à porter atteinte au contrat d'assurance que les porteurs de police ont jugé bon de souscrire. Que mes collègues examinent le texte de la police—et j'ai examiné la mienne ou plutôt les deux polices que je possède, et cela pour plus de certitude—et ils se convaincront que la compagnie ne s'engage pas à payer de profits aux porteurs de polices. Il s'agit non pas d'une compagnie d'assurance mutuelle mais d'une société par actions. Au demeurant, voici ce que la compagnie affirme: si elle ne fait pas de répartition de profits, comme elle l'a fait tous les cinq ans, alors elle établit les proportions d'après lesquelles doit se faire cette répartition de profits, à savoir 90 p. 100 aux actionnaires et 10 p. 100 aux porteurs de polices.

M. LANCASTER : Cela est réglé par la loi.

M. A. H. CLARKE (Essex) : Non. Le bill ne vise qu'à confirmer l'interprétation donnée à la loi de 1879 par des hommes faisant autorité au Canada, par des juges, par des hommes d'affaires entendus et par tous ceux qui y ont coopéré. La loi des assurances, à mon avis, peut s'assimiler à la loi commerciale. Le développement de cette loi est basé sur la coutume, et elle a été rédigée par ceux qui s'occupent d'assurance.

Voici entre autres la loi relative aux billets promissaires, dont le développement a été le résultat des coutumes en vogue parmi ceux qui négociaient ces billets et

qui a été en définitive, établie sur la coutume sanctionnée dans le monde commercial, en pareille matière. Ainsi en est-il de la loi des assurances; vous cherchiez en vain au pays un seul homme s'occupant des opérations d'assurance qui affirme que l'interprétation donnée à la loi de 1879 par la compagnie d'assurance Canada Life n'est pas l'interprétation légitime. Voilà l'avis exprimé par tous ceux qui font l'assurance, et cette opinion paraît bien fondée. Reportez-vous à la loi de 1849 et vous constaterez que les compagnies d'assurance ne sont pas tenues de placer le capital-actions d'une compagnie d'assurance au bénéfice des porteurs de polices. La compagnie d'assurance s'occupe d'assurer les gens et de réaliser des profits sur ces assurances, et non pas de réaliser des profits par le placement de ses propres deniers. Si c'était là l'objectif visé, ceux qui placent des fonds dans les compagnies d'assurance, les engageraient plutôt dans les compagnies de prêt. Mais il s'agit d'assurance et lorsqu'une compagnie d'assurance déclare qu'elle fera la répartition des profits de son exploitation parmi ses porteurs de polices, elle se départirait de la pratique bien comprise et suivie par toutes les compagnies d'assurance au Canada, en affirmant que l'intérêt sur le placement du capital-actions doit figurer parmi ces profits.

Ce matin, le député de Halton (M. Henderson) a formulé un singulier argument. Les auteurs de la loi de 1879, affirme-t-il, étaient des hommes éclairés et parfaitement au courant de leur besogne. On le sait, dans la langue anglaise comme dans toute autre langue, il existe des imperfections et les mêmes mots comportent souvent diverses interprétations. Mais il paraît assez singulier que M. Laidlaw ait traversé l'océan pour obtenir l'opinion d'un avocat anglais, peu au courant de la pratique des assurances au Canada. A coup sûr, il y a au Canada des hommes habitués aux usages de nos tribunaux et versés dans notre jurisprudence qui pourraient exprimer un avis tout aussi éclairé sur l'interprétation d'un statut adopté par le Parlement fédéral. Il ne faut pas croire qu'il n'existe qu'une opinion à cet égard. L'avocat le plus éminent du Canada a dit qu'à son avis, eu égard à la pratique des compagnies d'assurance, l'interprétation que les directeurs ont donnée à la loi de 1879 est absolument exacte.

L'hon. M. FOSTER : Alors pourquoi demande-t-elle cette loi?

M. A. H. CLARKE : La question posée par mon collègue vient parfaitement à point. Si un éminent avocat d'Angleterre n'avait pas soulevé de doutes, cette loi qu'on nous demande n'aurait pas de raison d'être. Après qu'on eût soulevé ces doutes et tenté de mettre au rancart la pratique acceptée, non seulement par les actionnaires, mais encore

par les porteurs de polices pendant soixante ans sous le régime de 1847, et pendant ans sous le régime de la loi de 1879, c'est alors que la compagnie jugea nécessaire de demander cette mesure législative et en cela elle prend une attitude sensée, dans l'intérêt des actionnaires et des porteurs de polices.

Un fait incontestable c'est que, sous le régime de la loi de 1879, ainsi qu'elle l'a interprétée, la compagnie a sans cesse prospéré et les porteurs de polices ont recueilli de forts profits. Qu'arriverait-il, si les adversaires de cette mesure voyaient leurs efforts couronnés de succès? À mon avis, ce serait la ruine de la compagnie, et loin de réaliser de si forts bénéfices, il est probable que les porteurs de polices verraient leurs profits s'évanouir; puis, ajoutons ici que les profits répartis par la compagnie d'assurance Canada Life soutiennent favorablement la comparaison avec ceux de toute autre compagnie d'assurance au Canada, mutuelle ou autre—j'ai comparé ma police avec celle d'autres compagnies et j'ai constaté que j'ai réalisé de meilleurs profits, ces années dernières, alors que les bénéfices étaient moindres. Comment explique-t-on que les compagnies d'assurance mutuelles n'aboutissent pas au succès? Est-il un seul député ici, désireux d'assurer sa vie, qui s'adresserait à une compagnie d'assurance mutuelle? Dans ces compagnies, il y a répartition de tous les profits, mais les porteurs de polices n'obtiennent rien, et souvent ils ne retirent pas même les sommes portées dans leur contrat d'assurance. Je pourrais citer nombre d'infortunés qui après avoir souscrit une police dans une compagnie d'assurance mutuelle, n'ont jamais réalisés de profits mais ont même perdu tous les deniers qu'ils avaient versés.

Si l'on veut qu'une compagnie d'assurance aboutisse au succès, il faut des hommes d'affaires entendus à la tête de cette compagnie; or, les hommes d'affaires habiles ne consentiront pas à engager leurs capitaux dans une exploitation quelconque, à moins qu'ils n'entrevoient la possibilité d'obtenir un rendement proportionné aux risques de l'entreprise. En 1847, le commerce des compagnies d'assurance passait pour hasardeux. On craignait d'assurer sa vie, car à cette époque nombre de gens croyaient qu'une mort prochaine attendait celui qui assurait sa vie. Depuis cette époque, cette exploitation est devenue lucrative, mais cela est le résultat de l'habileté déployée par les administrateurs de ces compagnies. Ils ont placé cette exploitation sur un si bon pied que, grâce aux sauvegardes dont on l'a entourée, celui qui place des fonds dans une police d'assurance a la certitude que ses héritiers toucheront le montant de sa police, soit qu'il meurt dans dix ans ou dans cinquante ans.

M. A. H. CLARKE.

Le député de Halton nous a parlé du caractère des parlementaires de cette époque et il a surtout mentionné les noms de Bruce, Burton, et de Kirkpatrick. Mais il ne s'est pas aperçu de la fiérisse qu'il a imprimée à leur caractère, dans sa harangue.

L'interprétation donnée à la loi de 1879 par M. Laidlaw, affirme-t-il, est celle-là même que voulaient lui donner les parlementaires de cette époque. Il ajoute que c'est là l'interprétation visée par M. Bruce, l'avocat de la compagnie à cette époque, ainsi que par les directeurs de la compagnie d'assurance Canada Life qui ont demandé cette loi et se rendaient parfaitement compte de ce qu'ils voulaient. Supposons, pour un moment, qu'il en soit ainsi. Alors, suivant cela, les directeurs à cette époque n'ont jamais eu l'intention, quand ils ont demandé au Parlement de voter ce bill de 1879, de payer à eux-mêmes ou à leurs collègues actionnaires les intérêts sur le capital avant de distribuer des bénéfices. S'il en est ainsi, je pense qu'ils forment le lot le plus exécutable d'hommes que le Canada ait pu produire. Si un groupe d'hommes s'adressent au Parlement, et le trompent en lui disant qu'ils ne feront pas certaines choses et que l'année suivante, ils fassent précisément ces mêmes choses, il n'y a aucune parole de réprobation assez forte pour désigner ces hommes comme étant les misérables les plus perfides. C'est ce que les directeurs de la Canada Life avaient l'intention de faire, nous dit-on et pourtant depuis cette époque ils ont mis de côté cette intention et ils ont continué à déclarer des bénéfices d'une façon contraire à ce que le Parlement avait autorisé. Or, quels sont les hommes qui sont de tels gredins? Et ce sont des gredins s'ils se sont conduits ainsi. J'ai une liste des directeurs de 1879 et une autre des directeurs qui, en 1880, ont annoncé des bénéfices sans accorder aux porteurs de polices l'intérêt sur le capital placé, mais qui ont d'abord prélevé l'intérêt sur le capital et ont ensuite calculé les bénéfices pour les porteurs de polices. Le premier est M. F. Wolferstan Thomas de Montréal.

Il y a ensuite le chanoine Innes de London; D. McInnes, d'Hamilton; George Hague, Montréal; F. W. Gates, Hamilton; le juge Burton qui était à l'époque juge de la cour d'appel et qui devint ensuite juge en chef de la province d'Ontario; le colonel Gzowski, Toronto; N. Merritt, Niagara; Thomas W. Ritchie, Montréal; John Stewart, Dennie Moore et M. William Hendrie, d'Hamilton; George A. Kirkpatrick, M. P., de Kingston—mon honorable ami (M. Henderson) a fait son éloge comme étant un homme de la conduite la plus exemplaire, qui n'aurait rien voulu faire de mal; pourtant, c'est un de ces hommes qui ont commis ce grand larcin au détriment

des porteurs de polices, d'après mon honorable ami lui-même—A. G. Ramsay—dont mon honorable ami a fait les louanges et qui fut un de ceux qui ont pris part également à cette transaction; James A. Harding de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick; J. Osborne, d'Hamilton, puis encore un lieutenant-gouverneur, sir Alexander Campbell—ce fut un autre de ces gredins—M. A. Allan, de Montréal, un des hommes d'affaires les plus remarquables du Canada et M. Thomas Swenyard, d'Hamilton. Tels sont les hommes qui furent responsables. Cela n'a pas été fait par M. Cox qui sert maintenant de cible aux attaques; il n'a rien eu à faire à cette époque avec la direction de la compagnie; il n'a pas établi le système dont on se plaint maintenant, mais il a continué la même pratique telle qu'il l'a trouvée et que chacun croyait être une pratique honnête. Il me semble que si des honorable députés disent en Chambre que ces personnes, sachant qu'elles agissaient malhonnêtement, ont fait exactement le contraire de ce qu'elle ont laissé entendre au Parlement qu'elles feraient, ils infligent à la réputation de ces hommes éminents du pays un stigmate qu'ils ne méritent pas.

Lorsque nous avons un juge en chef de l'habileté et de la réputation du juge Burton qui a fait partie de la compagnie jusqu'au moment de sa mort, c'est une assez bonne garantie pour les porteurs de polices que les directeurs ont agi dans ce qu'ils croyaient être l'intérêt des porteurs de polices et en se conformant aux exigences de la justice. Mon honorable ami de Montmagny (M. Cyrias Roy) a posé une question très juste relativement à l'attitude des directeurs des porteurs de polices. En 1889 en effet, une loi du Parlement a changé quelque peu la direction, de telle sorte que six des directeurs devaient être nommés par les porteurs de polices conjointement avec neuf directeurs qui représentaient les actionnaires. Il est vrai que, d'après la loi, les directeurs de porteurs de polices ne devaient pas voter sur la question de distribution des bénéfices. La compagnie aurait cessé d'être une compagnie par actions s'il en avait été ainsi. A cette époque le Parlement a pensé être en face d'une demande raisonnable des porteurs de polices adressées au bureau de direction et n'a pas cru devoir dire que les directeurs de porteurs de polices devaient avoir droit de vote sur une question qui touchait au partage des bénéfices. Mais ces personnes avaient d'autres devoirs à remplir. Les porteurs de polices ont été représentés dans la direction depuis 1900. Leur avons-nous entendu exprimer des plaintes? Ce sont les personnes que les porteurs de polices ont chargé de représenter leurs intérêts et elles ont consenti en tout

point, non seulement au partage des bénéfices tel qu'il était fait depuis lors, mais aussi, me dit-on, à la demande adressée au Parlement en vue de faire régler cette question pour empêcher un procès coûteux et peut-être interminable et afin de garder la bonne réputation de la compagnie.

Ces hommes sont-ils compétents? Qui sont ceux qui ont été nommés pour représenter les porteurs de polices? Je crois que la loi a été adoptée en 1899 et j'ai sous les yeux une liste des directeurs des porteurs de polices pour 1900. Le premier était M. Alexandre Bruce dont on a parlé dans ce débat. En outre, il y avait l'honorable Donald McInnes, sir George W. Burton, William Gibson, M.P., le très rév. C. M. Innes, de London et J. W. Flavelle. Il semble que ces personnes devaient être capables de protéger ceux qu'elles représentaient. C'étaient des hommes d'une grande expérience commerciale, d'une grande expérience professionnelle, et parmi eux, se trouvait un membre du clergé qui, nous devons nous y attendre, si on avait eu l'intention de projeter quelque fraude, aurait été capable de protéger ceux qui l'avaient nommé directeur. Cette liste a quelque peu changé. M. McInnes est mort et sa place a été remplie par la nomination de M. Charles Chaput de Montréal qui, je crois, est un homme d'affaires remarquable et très adroit de cette ville. Ces personnes et leurs successeurs se sont réunis d'année en année, dans le bureau des directeurs, ils ont connu exactement ce qui se passait, ils sont intéressés à la prospérité et au succès de cette compagnie, leur intérêt et leur devoir étaient de représenter fidèlement ceux qui les ont élus. Je prétends donc que la preuve la plus convaincante de la bonne foi et du bénéfice qu'apportera la loi qui est réclamée, c'est que ces personnes, nommées pour représenter les porteurs de polices ont approuvé la façon de partager les bénéfices qui a été adoptée et à une réunion à laquelle M. Chaput a pris part, ont décidé qui c'était de l'intérêt de tous que cette question soit réglée convenablement et qu'aucune nouvelle difficulté ne soit soulevée à son sujet. Mais voyons quels sont les procédés employés pour empêcher le vote de cette loi? Un bref a été émis. Quel serait l'effet de ce bref s'il était octroyé?

Il est émis contre la Canada Life Assurance Company, non pas contre les actionnaires, qui ont reçu les bénéfices qui leur ont été accordés d'une façon assez illégale. L'action est instituée contre la compagnie seulement. Si le jugement était prononcé contre la compagnie aux frais de qui le paiement serait-il fait? Non pas par les hommes qui sont morts, par les hommes dont le capital a été distribué, mais il se ferait à même le fonds des porteurs de polices réclament le partage des bénéfices.

Avec un procès, supprimez les profits auxquels ont droit les porteurs de polices et ils ne pourront pas toucher de bénéfices. Je prétends que les porteurs de polices ont droit aujourd'hui à l'argent que ce procès est destiné à leur enlever. M. Laidlaw a discuté cette question depuis trois ou quatre ans, elle n'est pas nouvelle pour lui.

Mon honorable ami de Halton a lu un paragraphe de son affidavit duquel il tire la conclusion qu'il a ignoré pendant longtemps le montant des bénéfices. J'ai sa propre lettre écrite avant l'époque où il discutait cette question avec le président de la compagnie. Revenez à l'année 1902, et vous trouverez dans les archives du Gouvernement une discussion sur cette même question provoquée par M. Bruce. Mon honorable ami lui a accordé une bonne réputation comme étant un homme qui ne peut pas mal agir et qui n'avait pas l'intention de mal agir; pourtant il s'est efforcé de dire que bien qu'il ait permis à M. McCarthy, l'avocat de la compagnie, de se présenter devant le comité des banques et du commerce et de montrer quelle était l'intention de ces hommes, M. Bruce étant celui qui avait rédigé le bill de 1879, qui l'avait présenté au comité des banques et du commerce était prêt à le corroborer, pourtant mon honorable ami dit que bien que M. Bruce était là il n'a pas voulu s'aventurer à prendre la parole et à le corroborer.

Est-ce là un compliment pour M. Bruce, par la personne qui présentait ce bill? Il dit aussi qu'il a laissé percer toute cette hypocrisie d'abord, sachant quelle était l'intention de la loi, et l'année suivante, prenant part au vote d'un loi qui n'était qu'une trahison pour les porteurs de polices. Il dit que ce même homme est resté tranquille au comité parce qu'il savait qu'il ne pouvait pas prendre la parole et dire qu'une erreur avait été faite ou que l'intention était autre qu'on prétendait qu'elle était. Je trouve pourtant que M. Bruce a écrit, en 1902, une lettre, quand cette question a été discutée, et il l'a expliquée de la même façon qu'elle est expliquée ici. En 1902, il a écrit une lettre à l'actuaire. Elle est très longue et si quelqu'un désire la lire, je la lui ferai passer. Ce qu'il dit en résumé, c'est que le motif qui a fait demander la loi de 1879 était que jusqu'à cette époque, les directeurs n'étaient pas autorisés à payer aux porteurs de polices à participation aucune part des bénéfices, excepté ceux qui étaient produits par les polices à participation. Malgré cela, les directeurs ont, pendant des années, continué à les payer non seulement avec les profits des polices à participation, mais avec les bénéfices dérivés des polices qui n'appartenaient pas à la classe de la participation. Cette conduite était sujette à critique parce que la loi ne l'autorisait pas.

Par conséquent, l'intention qu'on avait en s'adressant ici comme le déclare M.

M. A. H. CLARKE.

Bruce, et ce qui est apparent en lisant la loi elle-même de 1879, c'était d'autoriser les directeurs à payer les bénéfices aux porteurs de polices à participation, à même les deux branches d'affaires, c'est-à-dire celle de la participation et aussi celle de la non participation et il était si désireux de faire cela, qu'il se servit des mêmes expressions dont on se sert aujourd'hui pour signifier plus qu'on avait l'intention de faire. Ce qu'il dit c'est que tout l'ensemble des affaires d'assurances paie les bénéfices, voulant dire, comme il l'indique dans le paragraphe, toutes les affaires, c'est-à-dire, les bénéfices de la participation et aussi les bénéfices des affaires de la non participation; il l'établit clairement et il montre ce que le texte de la loi de 1879 dit simplement, que les bénéfices qui devaient être partagés à l'avenir étaient les bénéfices qui avaient été partagés jusqu'alors. La proportion jusqu'à cette époque ne comprenait pas l'intérêt sur le capital et il n'était pas entendu à ce moment qu'aucun bénéfice ne devait être partagé, à l'exception de ceux qui avaient été jusqu'alors partagés. M. Robertson, de Hamilton, en présentant le bill a dit simplement qu'il avait pour but de changer la proportion avec laquelle les profits étaient distribués. Jusqu'alors la proportion avait été de 75 à 25, après cette époque elle fut de 90 à 10, et ces bénéfices qui ont été mis de côté pour le partage précédent ont toujours été divisés ainsi depuis cette époque. On prétend aussi que M. Ramsay n'a jamais dit cela.

Nous sommes d'accord sur un point dans tous les cas, c'est que M. Ramsay est une personne sur la parole de qui on peut compter. Voici ce qu'il dit dans son certificat:

1. Je me suis établi à Hamilton (Canada), en l'année 1859, en qualité de gérant de la société d'assurance Canada Life, j'ai assumé ces fonctions cette année-là, et j'ai continué de les exercer jusqu'en l'année 1894, alors que je fus élu directeur de la compagnie et nommé directeur gérant, charge que je continuai d'occuper jusqu'en décembre 1899. Elu président de la compagnie en l'année 1875, je remplis cette charge sans interruption jusqu'en décembre 1899, alors que je démissionnai comme directeur, en même temps cessai d'être président.

J'avais ainsi été sans arrêt à l'emploi de la compagnie depuis le mois d'août 1859 jusqu'au mois de décembre 1899, remplissant les fonctions que j'ai dites.

2. Lorsque j'assumai les fonctions de gérant, je constatai que le capital versé de la compagnie s'élevait à \$100,000 à peu près, chiffre qui en 1865 se trouva porté à \$125,000; et je constatai également que le bureau de direction, dans la préparation des états pour les actionnaires et les assurés et dans la fixation des (prétendus) bénéfices, avait jusque-là uniformément fixé le taux de l'intérêt sur le capital versé au taux moyen de l'intérêt obtenu par la compagnie sur ses placements dans le cours de l'année précédente, et l'avait porté

au crédit des assurés, et une fois cette somme déduite et ainsi créditée, avait estimé en bloc les bénéfices réalisés sur les polices, tant celles comportant participation que celles ne le comportant pas, avait crédité le compte des actionnaires de 25 p. 100 de cette somme, et le compte des porteurs de police comportant participation, des autres 75 p. 100. C'était attribuer à ces derniers une part dans les bénéfices réalisés sur toutes les opérations de la compagnie, c'est-à-dire plus que ce à quoi ils avaient droit.

3. Cette règle consistant à porter tout d'abord au compte des actionnaires l'intérêt sur le capital au taux moyen perçu sur les placements de la compagnie, a été maintenue tant que j'ai été en fonctions; et la somme des bénéfices à partager était calculée une fois cet intérêt crédité et mis à part, et comprenait les bénéfices sur les polices, tant celles comportant participation que celles ne la comportant pas. A partir de 1875, le compte des actionnaires fut débité d'une quote part des dépenses afférentes aux placements de la compagnie.

Puis vient le paragraphe que l'honorable représentant de Halton nous a lu ce matin, et dans lequel il dit qu'il fut décidé d'établir clairement à l'avenir le droit des directeurs d'opérer la répartition des bénéfices réalisés sur toutes les opérations de la compagnie, c'est-à-dire tant sur les polices comportant participation que sur celles ne le comportant pas, et dans ce but de faire définir d'une manière absolument claire le sens des mots "toutes opérations." Jusqu'en 1879, les directeurs n'étaient pas autorisés à répartir les bénéfices provenant des polices ne comportant pas participation; mais, dit-il, on avait bien l'intention de répartir les bénéfices réalisés sur toutes les opérations, c'est-à-dire sur les polices comportant participation et sur celles ne le comportant pas. C'était l'objet et la fin, dit-il, des dispositions du dernier alinéa de la loi 42 Victoria, chapitre 72. Il s'exprime en ces termes:

Après l'adoption de cette loi, et durant toute la période de mon engagement avec la compagnie, le compte des actionnaires fut de temps à autre, à date fixe, crédité annuellement du produit de l'intérêt moyen obtenu sur le capital versé; et c'est une fois cette somme ainsi créditée et mise à part qu'une répartition quinquennale des bénéfices était effectuée suivant la quotité indiquée dans l'acte en question, et personne ne s'est jamais opposé à cette répartition ou n'a prétendu qu'elle fût illégale ou irrégulière.

C'est là la déclaration d'un homme qui ne saurait vivre bien des années encore, qui a été en relations avec cette compagnie durant nombre d'années, et à l'encontre de la réputation ou des méthodes administratives, ou autres, de qui je n'ai jamais entendu proférer un mot de critique. Certes, l'honorable représentant d'Halton force un peu la note lorsqu'il s'attaque à M. Ramsay qui a comparu devant le comité, l'accuse d'avoir trompé le comité et déclaré

qu'il n'entraînait pas dans l'esprit des administrateurs d'alors de donner aujourd'hui. M. Bruce y était. Nous avons ici la déclaration de M. Ramsay. J'ai aussi la déclaration au même effet de l'actuaire, et il ne saurait y avoir le moindre doute que le sens que l'on donnait dans le temps à l'acte ne soit absolument celui qu'on lui attribue aujourd'hui. Un juge éminent a dit que la meilleure manière d'interpréter un document ou un testament, c'est de se renseigner sur l'application qu'on en a fait dans la pratique. A l'occasion d'une affaire dont il était saisi, il s'est exprimé en ces termes: "Dites-moi ce que les parties ont fait en exécution du marché, et je vous dirai quelle interprétation il faut faire du contrat." Si nous appliquons cette règle dans l'espèce, certes nous avons la preuve la plus forte de son véritable sens; car les directeurs qui sont parmi les hommes les plus honorables du Canada et qui ont été de longues années mêlés aux affaires de cette compagnie, ont demandé l'adoption de certaines dispositions législatives, ils ont expliqué ce qu'ils jugeaient être nécessaire dans leur intérêt, ils ont agi en conséquence, et dès lors, à moins qu'on ne prétende qu'ils sont les plus grandes canailles à la surface du globe, je soumets que leur interprétation est celle qui devrait être adoptée aujourd'hui. Certes, après trente ans d'expérience, ceux qui sont assurés dans la Canada Life, et dont plusieurs font partie de la députation ou occupent un rang des plus élevés dans les diverses carrières, sauraient un peu à quoi s'en tenir si on avait perpétré à leur détriment une fraude comme celle dont on parle en ce moment.

On a prétendu qu'ils ne savaient pas ce qu'on était à faire. S'ils ne le savaient pas c'est une preuve qu'ils n'ont pas été induits en erreur. S'ils s'attendaient à des profits sur le placement du capital-actions lorsqu'ils ont conclu leurs contrats d'assurance, alors quelques-uns des 35,000 ou 40,000 porteurs de polices et un grand nombre d'autres qui ont touché leurs profits auraient pu découvrir qu'ils ne recevaient pas ce qu'ils auraient du recevoir en vertu de leurs contrats.

Il y a une autre chose que je veux discuter. On a dit que la compagnie en payant le capital-actions a absorbé les profits auxquels les actionnaires avaient droit, et à l'appui de cette proposition on a invoqué un paragraphe du rapport de la commission royale sur l'assurance, relatif à cette compagnie, paragraphe qui se trouve à la page 13:

Mais il est également manifeste que si le pouvoir inhérent de productivité du capital supplémentaire n'est que de 4:67 p. 100 son placement dans les entreprises de la Canada Life sans aucune nécessité n'est qu'un simple moyen d'élever ce pouvoir de productivité à 8 p. 100, la différence, sous quelque nom qu'on

la désigne, étant, sans nécessité, enlevée aux assurés, dont les accumulations ont produit ce capital.

Cela ne veut pas dire que les assurés aient subi quelque perte par le fait que le capital-actions a été payé. Ce que cela signifie c'est que l'écart entre les 4.67 p. 100 et les 8 p. 100 est, sans nécessité, enlevé aux assurés. Eh! bien, si la compagnie d'assurance Canada Life ou toute autre compagnie, faisait des affaires dans un but de charité, sans tenter de faire aucun profit là-dessus, alors, il ne serait peut-être pas juste d'enlever aux affaires d'assurance une partie de leurs profits; mais j'affirme positivement que le fait d'avoir payé le capital-actions n'a en aucune manière affecté les profits qui ont été reçus ou qui pourront être reçus par les assurés. Examinons les faits. En vertu de l'acte et en vertu du contrat, les actionnaires ont droit à 10 p. 100 des profits de l'assurance et les assurés ont droit à 90 p. 100. Quel que soit le capital, cela n'y fait absolument rien. Quel que soit le montant réalisé pour la distribution par les affaires d'assurance, il faut que 90 p. 100 soient payés aux assurés et 10 p. 100 aux actionnaires. Que les actionnaires y mettent \$10,000 ou \$1,000,000 ou \$10,000,000 ils ne reçoivent en fait d'intérêt sur le capital-actions que les 10 p. 100 des profits réalisés. S'ils ne payaient pas les \$875,000 additionnels du capital-actions, cette somme ne rapporterait aucun profit. S'ils eussent versé les \$875,000, ils eussent payé non l'argent des actionnaires mais leur propre argent au lieu de le placer dans une compagnie de prêt ou de le prêter à un certain taux d'intérêt.

Ils versent leur argent, ils le placent dans une compagnie d'assurance, et c'est le seul argent qui soit réalisé du placement de leur propre argent, qu'ils se payent à eux-mêmes sous forme de dividendes. Quelle différence cela ferait-il s'ils payaient \$100,000,000? Ces \$100,000,000 gagnent \$100,000; cela ne fait aucune différence aux assurés. Ils reçoivent tout simplement les gains légitimes de leur propre argent. S'ils enlevaient aux assurés plus de 10 p. 100 de l'argent gagné par les affaires d'assurance, ils commettraient une injustice, mais nul n'a prétendu qu'ils agissent ainsi. Je prétends donc que la preuve est surabondante; que l'intention du parlement en 1879 et l'intention de la compagnie ont été de donner à cet article l'interprétation qui a guidé la conduite de la compagnie et à laquelle les assurés ont donné leur adhésion depuis 30 ans. Nul n'a jamais osé prétendre qu'on l'ait induit en erreur. Si jamais on a obtenu un contrat d'assurance en alléguant que la compagnie payait l'intérêt sur le capital-actions en même temps que les profits, celui qui a consenti

M. A. H. CLARKE.

à ce contrat n'a pas été lésé parce qu'il a son recours. Si quelqu'un lui a dit ce qui était faux, si on lui a fait de fausses représentations, rien de plus simple pour lui que de faire résilier le contrat et de recouvrer son argent, s'il le désire. Mais il ne veut pas recouvrer son argent. Beaucoup de gens sont entrés dans cette compagnie d'assurance, il y a vingt, trente ou quarante ans. Ce sont des hommes qui sont devenus trop vieux pour s'assurer dans d'autres compagnies. Si vous avez l'intention de paralyser cette compagnie en lui disant: "Il vous faut renoncer à un placement qui vous rapporte aujourd'hui 8 p. 100 et vous ne pouvez faire qu'un placement qui vous rapporte 4 p. 100" cela aura pour résultat de miner la compagnie. Si vous ruinez la compagnie, quels sont ceux qui en souffriront? Ce sont les assurés qui sont entrés dans cette compagnie il y a des années, et qui ne peuvent maintenant entrer dans d'autres compagnies. Si la compagnie fait des profits, les assurés auront des profits. Il est de leur intérêt, comme assurés, de rendre cette compagnie aussi profitable que possible, car les profits seront distribués selon la prospérité de la compagnie.

Il est vrai que depuis quelques années les profits ont été moindres qu'auparavant, et l'on s'efforce d'attribuer cela au versement du capital-actions. Qu'il me soit permis de citer au comité l'exemple de ma propre police de \$2,000. Les profits ont été appliqués à la réduction de la prime. Lors du partage de 1895, ma prime a été réduite de \$16 par année. Il doit nécessairement arriver dans cette compagnie comme dans toute autre, qu'à mesure que la compagnie vieillit, à mesure que meurent les hommes qui y sont entrés lorsqu'ils étaient jeunes, les profits deviennent moins forts. Les taux de l'intérêt s'abaissent et, pour ces deux raisons, l'on ne peut s'attendre à ce que, pour les années les plus récentes de l'existence de la compagnie, les profits puissent être aussi forts que durant ses premières années.

M. LANCASTER: Ils devraient l'être si les actuaire sont compétents et connaissent leur affaire.

M. A. H. CLARKE: Cela amène la question de la réserve.

M. LANCASTER: Ce que je veux dire c'est que, si les actuaire établissent les taux d'une façon convenable, il ne devrait pas y avoir de différence, car ils devraient savoir que les gens mourront.

M. A. H. CLARKE: Je ne conteste pas cela. Si les actuaire font leur devoir, ils établiront des taux et entretiendront la réserve, afin que ceux des années récentes, payent autant que ceux des premières années. Ce sont précisément les conditions

dans lesquelles les directeurs se sont trouvés en 1889. Non seulement cette question s'imposait alors à cette compagnie, mais c'est là une question qui s'est imposée à toutes les compagnies. Le parlement a dit aux compagnies: Le taux de l'intérêt s'abaisse et il vous faut maintenir une réserve plus considérable à même les profits, pour vos assurés, que vous ne l'avez fait jusqu'à présent. Conformément à cet avis la "Canada Life" a augmenté sa réserve. Sans cela les profits eussent été plus considérables parce qu'une très forte somme, qui a été portée au compte de la réserve, a dû être prise à même les fonds qui, autrement, eussent été partagés sous forme de profit. Ce que vous gardez comme réserve, vous ne pouvez le payer comme profits. Sans cette augmentation de la réserve de cette compagnie, un montant considérable de profits eut été partagé, et la diminution de profits qui a eu lieu ne se serait pas produite. Mais il est absolument faux de dire que le versement du capital-actions ait eu quelque chose à faire avec le montant des profits et je vais démontrer cela au moyen de ma propre police. En 1895, la prime sur ma police a été réduite de \$16.60. Il y a eu une autre distribution de profits en 1900. Jusqu'à 1900 les capital-actions n'avait pas été versé. Lors de la division quinquennale en 1900, on a fait la réduction la plus considérable que la compagnie ait jamais connue. Pourquoi cela? Pas parce que le capital-actions a été versé, car il n'a été payé qu'après cela, et cependant, dans le partage des profits au lieu d'avoir une réduction, pour les cinq ans, de \$16.50, il y a eu une réduction de \$8.40.

C'est plus tard que ce capital-actions a été versé; mais nonobstant le versement du capital mes profits ont été augmentés, parce que, dans la distribution de 1904, les profits ont été portés à \$10.30. La réserve est maintenant constituée, et cela m'a servi d'argument pour faire appel à tous ceux qui ont quelque considération pour les assurés de cette compagnie, et maintenant que la compagnie a constitué sa réserve, elle occupe une position supérieure à celle qu'elle a occupée depuis 1899. Elle n'est pas obligée maintenant de porter une somme quelconque au fond de réserve pour satisfaire aux exigences de l'acte du Parlement, et à l'avenir tous ces profits seront portés au compte des assurés pour le partage des bénéfices. Cette année est la dernière de la période de cinq ans durant laquelle les assurés reçoivent une part quelconque des profits. Si nous devons avoir part aux profits des cinq dernières années nous la devons à la répartition faite par les directeurs. Les directeurs ne sont pas tenus de faire une répartition des profits. S'ils n'en font pas, il me faudra payer sur ma modeste police \$10.30 de plus

par année que je n'ai payés depuis cinq ans, et lorsque mes honorables amis parlent de veuves et des orphelins, je voudrais leur rappeler que ce sont les veuves et les orphelins qui doivent participer à ces bénéfices. Si ces bénéficiaires sont retenus, si les directeurs ne sont pas en mesure de les partager, ce sont les veuves et les orphelins qui en souffriront. Il me semble que, toute la question étant si éminemment pour l'avantage des assurés, ce bill devrait être adopté sans opposition. Ce serait une injustice criante envers la compagnie que de réduire les profits de 8 à 4 p. 100 et de donner à l'acte une interprétation à laquelle ni les directeurs ni personne autre n'ont jamais songé. C'est vraiment un sens de la justice pour le moins étrange, que celui qui porterait les gens à envisager la question sous cet aspect.

M. ROY: Est-ce que des assurés ont demandé l'adoption de cette résolution?

M. A. H. CLARKE: Oui. Je suis informé que les assurés représentés dans le bureau, entre autres M. Chaput, de Montréal, ont demandé cette législation, à une conférence qui a eu lieu entre eux et les actionnaires de la compagnie.

M. HENDERSON: L'honorable député a lu une liste des directeurs représentant les assurés. Combien de ceux-ci sont actionnaires?

M. A. H. CLARKE: Je n'en sais rien.

M. HENDERSON: Je me figure que l'on constatera qu'ils sont presque tous actionnaires.

M. A. H. CLARKE: J'ignore ce qui en est.

Je sais qu'ils ont été choisis par les assurés, pour les représenter.

M. LENNOX: S'ils sont actionnaires, l'argument de mon honorable ami, n'a aucune valeur. A titre d'actionnaires, ils sont intéressés à l'adoption de ce bill, et on ne peut pas dire qu'ils représentent les assurés.

M. A. H. CLARKE: Des hommes de cette réputation, nommés pour représenter les assurés, trahiraient leur mandat, s'ils ne faisaient pas tout en leur pouvoir pour protéger les intérêts des assurés.

M. LANCASTER: Je ne suis pas de cet avis, car nous savons tous que les assurés, individuellement, ne peuvent pas surveiller tous les actes des directeurs. Les directeurs actionnaires deviennent associés avec les autres directeurs et avec les hauts fonctionnaires et s'habituent à respecter ce qu'ils font; d'année en année ils se laissent aller à faire des choses qu'ils ne feraient pas, s'ils avaient des comptes à rendre aux assurés. Ces directeurs ne sont

pas responsables envers les assurés; leurs attributions consistent à assister aux réunions et à surveiller le partage des profits. Du moment qu'ils deviennent actionnaires, leurs intérêts sont en conflit avec ceux des assurés, en tant que l'objet de ce bill est concerné.

M. TALBOT: Par qui sont-ils élus?

M. LANCASTER: Par quelques-uns des assurés, non pas tous, car très peu ont la chance de voter. Je suis assuré depuis nombre d'années et on ne m'a jamais invité à voter. Je n'ai reçu qu'une fois un avis ou quoi que ce soit m'autorisant à voter à titre d'assuré. Je ne prétends pas que c'est fait à dessein, mais je dis qu'il n'y a pas d'argument à tirer du fait qu'il y a dans la direction des directeurs qui sont en même temps actionnaires et sont censés représenter les assurés. Devant un tribunal, les prétentions de mon honorable ami ne seraient pas maintenues. Tout ce qu'il a dit constitue la meilleure raison qu'on puisse trouver pour que le Parlement n'intervienne pas. Il a cherché à démontrer que la loi de 1879 doit être interprétée d'une certaine manière, mais il n'est pas convaincu, car il demande au Parlement d'empêcher que les tribunaux soient appelés à donner l'interprétation de cette loi.

Si ce bill est adopté, comment ferons-nous pour qu'il ne serve pas de précédent? On s'autorisera de ce précédent pour méconnaître des droits acquis, ou échapper aux responsabilités qu'une loi peut imposer. On nous demande de déclarer que le Parlement en 1879 n'a pas voulu dire ce qu'il a dit. Si ce n'est pas ce qu'on nous demande, on ne nous demande rien.

L'interprétation à donner à la loi de 1879, est celle que les tribunaux lui donneraient, et du moment que nous votons une loi pour spécifier ce que le Parlement a voulu dire, nous modifions les droits que les intéressés pouvaient avoir en vertu de cette loi. Si les deux parties en cause étaient présentes et s'entendaient pour reconnaître qu'une erreur a été commise, ce bill pourrait avoir sa raison d'être; mais on voudrait nous faire dire que le Sénat et la Chambre des communes de 1879 ont voté une loi à laquelle on n'avait pas l'intention de faire dire ce qu'elle dit apparemment.

Je demande à l'honorable premier ministre et à tous les membres de cette Chambre s'il existe la moindre preuve à l'appui de cette prétention? Nous n'en finirons plus avec les contestations de toute sorte, si nous admettons le principe qu'une loi ne veut pas dire ce qu'elle dit. Nous ne devons pas chercher à rejeter la responsabilité sur le rédacteur d'une loi, sur le copiste, sur l'imprimeur; toute la responsabilité retombe sur le corps législatif qui l'a voté. Tout ce qu'on peut penser d'une loi, en dehors de ce Parlement, n'a aucune im-

portance. Ce qui est important, et la seule chose importante, c'est ce que les sénateurs et les députés qui ont voté cette loi, ont dit lorsqu'ils l'ont votée.

Si l'on veut prétendre qu'une erreur a été commise, il faut dire qu'elle a été commise par le législateur, et non par ceux qui ont demandé l'adoption de la loi, ce qui serait absurde. Il peut arriver que la Chambre adopte une motion qu'elle aurait raison d'adopter, parce que le premier ministre n'y voit pas d'inconvénient et en permet l'adoption. Cela autorise-t-il un député qui dépose une motion, à dire qu'elle doit être acceptée, parce qu'il en demande l'adoption? S'il en était ainsi le Parlement n'aurait pas de raison d'être, il serait inutile de réunir les chambres.

Nous devons donc supposer que la loi de 1879 est telle que le Parlement voulait qu'elle fût, à moins d'avoir la preuve évidente qu'une erreur a été commise. Si quelqu'un venait dire qu'il était présent, qu'il a pris part à la discussion de la loi, et donnait la preuve que l'intention des législateurs n'était pas ce qui est exprimé dans la loi, il y aurait peut-être lieu d'intervenir.

Ce n'est guère qu'ici que nous avons entendu ceux qui ont sollicité cette mesure et qui l'ont supportée dans leur propre intérêt nous demander de désapprouver leur conduite; ainsi, il n'existe aucune raison pour que ce Parlement déclare que l'on s'est trompé en 1879. Le projet de loi n'invoque point cette raison, ce qui ne le rend que plus défectueux. Il se contente d'affirmer hardiment qu'un certain texte de la loi de 1879, devait signifier telle et telle chose, sans apporter aucune raison à l'appui de cette prétention. Si aujourd'hui nous adoptons ce projet de loi en admettant que les promoteurs de la loi de 1879 se sont trompés en demandant ce qui leur a été accordé, nous exposons ce Parlement aux conséquences d'un précédent bien dangereux. Nous ne donnons aucune raison pour modifier cette loi. Nous déclarons simplement que certaines expressions contenues dans une certaine loi votée par le Parlement en 1879, ne signifient point telle et telle chose, mais bien telle et telle autre, et que, depuis trente ans elles ont eu cette signification. Si nous déclarions que, dorénavant, les mesures que prendra la Canada Life concernant ses profits seront de telle et telle nature, et que nous donnions à l'interprétation du texte de la loi de 1879 une application générale aux opérations futures, ce serait déjà assez grave, mais, ce serait assurément dangereux et, de plus, très préjudiciable au prestige du Parlement si nous allions décréter une mesure rétroactive déclarant, non seulement que ce texte devra s'entendre de cette manière à l'avenir, mais que l'on doit lui reconnaître cette signification depuis que la loi a

M. E. A. LANCASTER.

été votée. Si les capitalistes qui ont placé leurs fonds dans des entreprises canadiennes s'imaginent une fois que les lois qui garantissent leurs droits acquis, peuvent être abrogées et remplacées, par l'effet de l'influence de certains gens auprès du parti au pouvoir, par d'autres lois ayant des effets rétroactifs, ce sera un jour néfaste pour ce pays.

Pensez-y un moment. Certaines gens s'adressent au Parlement pour faire passer une loi; ils engagent le public à investir ses capitaux sous la garantie de cette loi, puis, s'ils possèdent assez d'influence auprès du gouvernement, ils la font modifier. Les gens que l'on induira à investir leurs capitaux sous la garantie des lois du Parlement n'auront plus confiance. Si cette sorte de chose doit commencer maintenant, on s'attendra tout naturellement à la voir se continuer; et nous en viendrons à cette condition déplorable qu'une personne qui ne veut point employer d'influence politique et ne compte que sur sa valeur intrinsèque comme simple citoyen ne croira plus pouvoir obtenir du Parlement une loi qui protège ses droits. Mais celui qui voudra et pourra avec l'aide de ses associés, exercer une influence assez forte sur le Gouvernement qui, à un moment donné, commandera la majorité du Parlement, celui-là pourra obtenir une loi au détriment des intérêts du pays. Ce serait un coup terrible porté à la bonne foi de la législation canadienne. Ce serait encore pis que cela. Déclarer que certains mots employés dans une loi adoptée par le Parlement sont supposés avoir une autre signification que leur signification propre, et déclarer qu'une loi leur donnant cette signification sera adoptée parce que les promoteurs de la première loi sont unanimes à prétendre qu'ils entendaient obtenir autre chose que ce que ces mots exprimaient, ce serait virtuellement une insulte à l'intelligence du Parlement, spécialement à l'intelligence du Parlement qui siègeait en 1879; car cela équivaldrait à dire que ceux qui demandaient la loi pouvaient obtenir tout ce qu'ils voulaient demander.

Nous devons supposer que le Parlement savait la valeur des termes dont il se servait, et qu'il employait le terme propre. S'il est si clair que l'on doit interpréter ce texte dans le sens que lui donne le promoteur de ce projet de loi, il n'y a pas lieu de légiférer à ce sujet; mais, du moment qu'il vient nous demander de déclarer par une nouvelle loi que telle est la signification que l'on doit lui donner en proclamant qu'il est certain que les cours l'interpréteraient ainsi quiconque applique à ce projet de loi, la connaissance qu'il possède de la nature humaine, devra reconnaître que ceux qui demandent cette loi ne croient point eux-mêmes que les cours

soient unanimes sur l'interprétation de ce texte. Si l'on est si certain que les cours maintiendront au texte en question la signification que l'on prétend qu'il comporte, c'est une des meilleures raisons possibles pour ne point adopter le projet de loi en discussion. Si les promoteurs se trompent, c'est encore une raison de ne point l'adopter, car ce serait établir un précédent qui s'attaquerait à la racine même du respect que l'on doit au Parlement et au Gouvernement du pays. Je tiens à faire enregistrer mon opinion en termes aussi énergiques que possible, car c'est là, je crois, l'opinion générale à ce sujet, de la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter. Je dois repousser l'assertion faite par l'honorable promoteur de ce projet de loi que M. Cox, je suppose qu'il veut dire le sénateur Cox, est le but que vise l'opposition au projet de loi.

Cela est tout à fait injuste. Il n'y a absolument rien qui puisse légitimer ces paroles. Ce n'est point l'honorable sénateur Cox, mais bien le peuple que l'on vise, et c'est l'honorable sénateur Cox qui l'attaque. Le peuple n'a demandé aucune loi; les assurés sont satisfaits de la loi de 1879, et je repousse l'insinuation de l'honorable député comme étant absolument dénué de fondement. Pourquoi le promoteur de ce projet de loi ne s'adresse-t-il pas aux cours de justice pour leur demander de déterminer la signification exacte du texte, au lieu de s'adresser au Parlement? J'apprécie toute la force de la remarque de l'honorable député, qu'un juge consulte bien souvent la coutume suivie dans l'interprétation d'un contrat, et que dans le doute il sera incliné à rendre sa décision conformément à cette coutume. Cependant, je n'irais point jusqu'à admettre que la coutume est l'unique base sur laquelle on s'appuie pour l'interprétation d'un tel document. Ce n'est qu'en dernier ressort que l'on a recours à ce moyen. Mais, je prétends que la question qui nous est soumise affecte des droits de propriété et des droits civils, et que, conséquemment, il ne nous appartient point d'y intervenir.

Je désire convaincre de mon mieux le premier ministre que le présent bill sape un principe fondamental et est de nature à ébranler la confiance que le public a dans le Parlement de ce pays. Ceux qui demandent au Parlement d'adopter des dispositions législatives qui les concernent et en concernent d'autres aussi, et qui, malheureusement, se servent d'expressions qui ne rendent pas leur pensée, doivent en subir les conséquences. Modifier la loi dans l'intérêt des uns et au préjudice des autres, ce serait commettre une injustice grave et ébranler la confiance que les institutions parlementaires inspirent à notre population.

Mon honorable ami parle des droits de ceux qui ont placé dans cette compagnie cette modique somme de \$200,000 ou une somme quelconque. Si je me sers du mot "modique", c'est que la somme n'est pas importante, si on la compare aux droits des masses. L'honorable député parle des \$200,000 que des capitalistes ont consacrées à l'achat des actions de cette compagnie.

Qu'est-ce que cette somme comparative aux fonds fournis par les assurés ou aux millions qui seront placés, ou qui sont déjà placés, dans d'autres entreprises? Comment pouvons-nous espérer que les capitalistes auront confiance dans leurs placements au Canada, si à tout moment le Parlement peut modifier une loi qui changerait les conditions auxquelles ces placements ont été faits, surtout lorsque ces modifications ont lieu à la demande d'hommes qui ont assez d'influence auprès du Gouvernement pour obtenir qu'il impose les modifications qu'ils désirent faire subir à la loi?

Supposons qu'un citoyen ordinaire, un pauvre cultivateur, un marchand ou un ouvrier ait passé avec la compagnie d'assurance Canada Life un contrat régi par une certaine loi que la compagnie interprète autrement que lui, croit-on qu'il oserait venir demander au Parlement de rendre une loi qui confirmerait sa propre interprétation? S'il le faisait, on ne l'écouterait pas. La situation est grave. Le public croira que, plus un homme est riche, plus il peut exercer d'influence, plus il peut obtenir du Parlement, et c'est la pire croyance à inculquer à la population d'un pays. Si vous désirez que le public soit satisfait, persuadez-lui que tous les marchés, ceux des riches ou des pauvres, seront inviolables, et que le Parlement n'empêchera pas les tribunaux d'interpréter ces marchés et de les faire respecter.

A cette session, le Parlement est saisi d'une loi générale concernant toutes les affaires d'assurance. Ce projet concerne toutes les classes. Lorsque vous l'aurez adopté, viendrez-vous, l'an prochain ou dans cinq ans, à la demande de certains intéressés, dire que certains articles n'ont pas le sens que ces derniers refusent de leur reconnaître ou que les tribunaux leur attribuent, ou modifier la loi au gré de ceux qui ont assez d'influence auprès du Gouvernement pour faire prévaloir leurs idées? Comment assurerez-vous la stabilité de notre législation si vous n'y soumettez pas tout le monde, sauf dans les cas très rares où il est universellement admis qu'une erreur a été commise? Dans le présent cas, nous n'avons pas l'ombre d'une preuve à ce sujet. Nous ne pouvons pas dire que la loi de 1879 aurait été différente si on eut soutenu alors ce qu'on soutient aujourd'hui. Pour ces raisons, je suis carrément opposé au présent projet de loi.

M. E. A. LANCASTER.

M. TURRIFF: Je n'ai pas l'intention de parler longuement ni le moindre désir de m'opposer systématiquement à l'adoption du bill. La Chambre a décidé de l'imposer à la présente session sans fournir aux assurés l'occasion de comparaître devant le comité, et elle doit en prendre la responsabilité. Mais, vu qu'on ne permettra pas aux assurés de se présenter devant le comité afin d'expulser leur manière de voir, je me propose de prendre près d'une heure pour faire connaître quelques-unes de mes idées à la Chambre. Cependant, comme l'heure est avancée, j'omettrai la plus grande partie de ce que j'avais l'intention de dire.

Je me trouve dans la pénible obligation de contrecarrer les dessins de tous ceux avec qui j'ai travaillé pendant des années. Mais j'ai des idées arrêtées sur ce sujet. Je suis persuadé que le présent bill est extrêmement injuste envers les assurés. Il favorise une compagnie au détriment du public et je dois dire que, lorsqu'une compagnie est aux prises avec le public, je veux qu'on me trouve—du moins, lorsque j'en aurai conscience—parmi les défenseurs des droits du public. Plusieurs de mes collègues de la droite m'ont dit que de semblables questions ne doivent pas être réglées ici, mais à la réunion annuelle de la compagnie d'assurance Canada Life. Pourtant, vous savez comme moi, monsieur l'Orateur, que cela ne serait que de la comédie. Il y a neuf actionnaires qui sont directeurs de la compagnie et ils sont tous sous la dépendance avec d'un seul homme qui possède la moitié des actions. S'il les possédait toutes, il ne serait pas plus en état qu'il l'est à présent de choisir à son gré les directeurs.

L'honorable député qui s'est fait le parrain de ce bill, a dit qu'il y a six directeurs pour les assurés: et comment sont-ils élus? Ceux d'entre nous qui connaissent un peu ce que c'est que les affaires d'assurances, savent qu'avec un cinquième des actions d'une compagnie en portefeuille, des directeurs peuvent à un moment donné influencer sur les décisions de la compagnie en se faisant donner des procurations. Ces directeurs pour les actions se font donner des procurations par les assurés et, en réunissant leurs votes sur le même homme, ils peuvent élire qui il leur plaît. Il serait donc bien inutile à un assuré de s'attendre qu'une proposition de sa part pourra être accueillie si elle ne répond pas au désir de ceux qui contrôlent la compagnie. Cette question peut encore être envisagée sous un point de vue qui mérite d'attirer l'attention de ceux d'entre nous qui appartiennent au barreau. Quand cette loi aura été votée, vous aurez enlevé leurs droits à près de trente ou quarante mille actionnaires canadiens. Mais il y a hors du Canada beaucoup d'autres assurés; il y a les assurés anglais, les assurés américains, et le Parlement canadien ne peut pas par ses actes

toucher aux droits de ces derniers. Dans quelle position vont alors se trouver les assurés canadiens? On leur fera payer très cher l'assurance pendant que les assurés américains ou anglais paieront très bon marché. Ceci est grave. Ce sont les assurés canadiens qui ont fait la compagnie; ils y ont mis jusqu'à 33 millions; ce ne sont pas les actionnaires ni les directeurs qui ont fait cela; c'est vous et moi, c'est chacun de ceux qui ont pris une police, et depuis des années nous payons des primes, non seulement ne vue de maintenir nos polices, mais aussi en vue d'obtenir des bénéfices. Tout cela, compte dans les millions que possède la compagnie. Est-il juste que l'assuré canadien qui a soutenu cette compagnie, et dont les placements comptent pour les neuf dixièmes de son actif soit taxé à un prix plus élevé que ne le sont les assurés américains et anglais?

Jusqu'à présent il n'a guère été parlé du mérite de ce bill. Toute la difficulté vient de ce que d'un bout à l'autre du pays il existe un sentiment d'inquiétude sur le sort des assurés que l'on dit ne pas être traités avec justice par la présente administration.

M. NESBITT: Puis-je demander si la compagnie demande moins cher aux assurés américains ou anglais qu'elle ne fait aux assurés canadiens?

M. TURRIFF: Non, pas pour le moment; mais, si ce bill devient loi, nul assuré canadien ne pourra se faire remettre ce qui lui a été enlevé tandis que l'assuré américain garde ce droit.

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. TURRIFF: J'ai pris conseil d'un avocat sur ce point, et on me dit que cette compagnie, bien qu'elle ait son siège au Canada, doit, quand elle émet des polices dans un autre pays, se conformer aux lois de cet autre pays. C'est ce que les tribunaux ont plus d'une fois décidé. Ceci constitue une différence intolérable entre l'assuré canadien et l'assuré américain. Chose singulière, au cours des quinze dernières années, pendant que baissaient les profits des assurés, ceux des actionnaires n'ont cessé de monter.

M. LANCASTER: En même temps que les salaires des gros employés.

M. TURRIFF: Oui, en même temps que les salaires des gros employés. C'est là une des choses qui inquiètent les assurés. Comme l'a dit la commission royale dans son rapport, rien n'empêche la compagnie d'augmenter ses dividendes. Outre cela—et c'est moi qui le dis—rien n'empêchera plus la compagnie, quand elle aura fait adopter cette loi et pris ses arrangements en conséquence, de porter les salaires au double de ce qu'ils sont aujourd'hui. Il y a quatre hommes, le président de la com-

pagnie, deux de ses proches et le dernier gérant, qui retirent \$60,000 par année; et deux seulement de ces gens-là travaillent actuellement dans les bureaux de la compagnie.

Cette somme de \$60,000 fait un dividende annuel de près de 50 p. 100 des \$125,000 du premier capital payé de la compagnie, et 6 p. 100 du capital actuel, qui est d'un million. Qu'y a-t-il pour les empêcher de porter ces salaires à \$100,000 et de prendre 10 ou 12 p. 100 avant de faire la division? Voilà ce que les assurés dans tout le pays appréhendent pour l'avenir.

M. MILLER: L'honorable député (M. Turriff) peut-il me dire si cette loi effectuera en quelque façon la question des salaires?

M. TURRIFF: Non, pas directement, mais les assurés profitent de l'occasion qui s'offre à eux de dire à la compagnie: Vous devriez être en mesure de faire ceci et cela. Et, si le bill est si bon qu'on le dit, si ce que nous assure l'honorable député qui s'en est fait le parrain est conforme au droit et à la justice, la compagnie n'a rien à perdre à attendre encore six mois pour cette loi. Ce n'est pas cette année que les profits doivent être divisés.

M. NESBITT: L'honorable député (M. Turriff) est-il sûr de ce qu'il dit au sujet des salaires? Je ne crois pas qu'il veuille rien dire d'inexact; je le connais assez pour cela; mais est-il bien sûr que quatre hommes retirent \$60,000?

M. TURRIFF: L'honorable député n'a qu'à consulter le rapport de la commission royale pour s'en assurer.

J'en ai ici une copie, et je la lui envoie.

M. NESBITT: Je ne le croirais pas, même s'il y paraissait, car je ne crois pas que ce soit vrai.

M. TURRIFF: Pourquoi fendre les cheveux en quatre? Une personne reçoit \$20,000 à titre de commission, et moi, je dis que c'est un traitement.

M. NESBITT: Il les gagne.

M. TURRIFF: Je ne dis pas le contraire. Mais les assurés craignent que d'une façon ou d'une autre leurs profits sont donnés à d'autres plutôt qu'à eux-mêmes. Et je vous donne à entendre, monsieur le président, que cette crainte est générale. J'ai ici une lettre d'une personne qui m'a autorisé à la rendre publique. J'en ai plusieurs autres dont les auteurs ne me laissent pas la même latitude, et je n'y ferai pas allusion davantage. Mais voici une lettre qui a été écrite avant la discussion de la semaine dernière. Elle est adressée à M. Jno. Hoskin, vice-président de la compagnie d'assurance Canada-Life :

Perth, 10 avril 1909.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre incluse du 30 du courant, au sujet des modifications projetées comprises dans le projet de loi n° 56 soumis en ce moment à la Chambre des communes, je dois avouer ma surprise de ce qu'un homme de votre caractère consente à approuver et appuyer la détermination de la compagnie d'assurance Canada-Life prévue dans ce projet de loi.

J'ai constaté l'influence pernicieuse qui se traduit dans les affaires de la Canada-Life, depuis les débuts de l'administration actuelle, et l'indifférence avec laquelle les fonds de la compagnie ont été gaspillés par elle. Je vous défie de mentionner honnêtement ou d'indiquer un seul acte d'importance affectant les fonds de la compagnie sous cette administration, qui ne se résume à une perte matérielle au détriment des assurés, ou à autre chose qu'à l'avantage pécuniaire ou l'agrandissement de l'honorable sénateur G. A. Cox, de quelque membre de sa famille ou des actionnaires de la compagnie, ce qui est, en soit, une atteinte aux légitimes perspectives et aux droits des assurés.

J'ignore si vous obéissez à un sentiment préconçu de méchanceté, dans l'espoir de ruiner la compagnie, mais votre administration a réussi à ternir complètement dans cette partie du pays l'enviable réputation dont la compagnie jouissait naguère. Je me rappelle très bien du temps où il fallait jurer par le nom de la Canada-Life pour obtenir la clientèle du public qui s'assure, et les assurés étaient en réalité les meilleurs agents de la compagnie. Pour moi, personne sur qui je puis exercer la moindre influence ne placera un sou dans cette compagnie, à moins qu'elle ne réussisse à m'inspirer une nouvelle confiance, en changeant du tout au tout ses méthodes actuelles, ce que ne semble pas faire prévoir le projet de loi dont le Parlement est saisi en ce moment.

C'est la première fois que j'apprends, un fait dont les assurés n'ont jamais été avertis par les rapports, que les actionnaires s'approprièrent d'abord l'intérêt accumulé sur leur capital versé, une véritable sauce piquante pour se stimuler l'appétit avant de se voter un dividende de 25 p. 100. Leur honnêteté était exemplaire, alors le capital social n'était que de \$100,000 comparé à ce qu'elle est, maintenant que ce capital est porté à \$1,000,000, une augmentation absolument inutile, si ce n'est pour satisfaire la cupidité des actionnaires dans l'exploitation sur une plus grande échelle des fonds de la compagnie à leur avantage. Et ce sont tous gens "honorables". Je pourrais vous citer des exemples pour vous montrer avec quelle logique ces gens se sont appliqués à s'enrichir au détriment de ceux dont ils trompaient honnêtement la confiance. Mais vous connaissez tout aussi bien que moi, et si vous feignez de les ignorer, je me ferai un plaisir de vous donner un léger aperçu, car je crains malheureusement de n'être qu'imparfaitement renseigné.

Cependant, comme votre lettre est sans doute destinée à renseigner les assurés, vous serez, je suppose, content de m'instruire:

1. Quant au motif ou à l'avantage que la compagnie allègue de tenir ses assemblées annuelles ailleurs qu'à son siège social au Canada, c'est afin d'embarrasser les directeurs des assurés,

M. J. G. TURRIF.

au cas où ils réussissent jamais à obtenir une représentation effective dans le bureau de direction. Pour assister aux assemblées annuelles, ils devront voyager ici et là entre Halifax et Vancouver au caprice d'une servile majorité. Ce n'est certainement pas pour économiser les dépenses de l'assemblée annuelle.

2. Prétendez-vous réellement que "tous les profits réalisés par la compagnie sur toutes ses opérations" ne comprennent pas le capital social? Nulle compagnie ne peut rien exploiter sans un capital-actions, et c'est avant tout sur l'emploi du capital que les profits se réalisent; donc le capital versé fait partie de l'exploitation de la compagnie; mais l'exploitation de la compagnie est basée sur le capital versé; autrement, si le capital versé ne constitue pas une part de la besogne de la compagnie, les actionnaires n'ont aucun droits acquis, ni n'ont droit à des dividendes sur ce qui n'est pas.

3. Est-ce que l'augmentation quadruplée des actions de la compagnie est destinée à donner une telle prépondérance de force et d'influence aux actionnaires, en opposition aux assurés que ces derniers représenteront moins d'un dixième inefficace dans les affaires de la compagnie? Sinon, qu'est-ce que signifie ce petit truc?

Finalement, vous voudrez bien me retourner la procuration que j'ai adressée il y a quelque temps à M. G. A. Cox.

Je demeure, votre bien dévoué,

F. MASON.

Puis, M. Mason ajoute les lignes suivantes à mon adresse :

Cher monsieur,—Je vous remercie de l'attitude que vous avez prise sur la question du bill du Canada-Life, en vous y opposant. Je suis sûr que les trois quarts des assurés canadiens apprécieront les efforts des députés qui s'y opposent. Ils s'y opposeraient eux-mêmes à l'unanimité si le bill pouvait être renvoyé à la prochaine session.

Je vous vous transmets une protestation qui a été adressée à John Hoskin, vice-président de la Canada-Life, protestation qui a été approuvée par tous les porteurs de police ici, auxquels elle a été soumise. Vous pouvez faire de cette protestation l'usage que vous jugerez à propos.

Je demeure, votre, etc.,

FRED. MASON.

Cela vous donne monsieur le président, une idée du sentiment qui règne dans le pays. Je crois moi-même que les porteurs de polices ne reçoivent pas leur juste part des profits. Je tiens à la main une police sur la vie de mon beau-père, police qui date de l'année 1860. Mon beau-père est âgé aujourd'hui de 86 ans, et cette police est en existence depuis cinquante années pendant lesquelles il a payé régulièrement ses primes annuelles; c'est moi qui depuis plusieurs années pourvois à sa subsistance. La prime annuelle est de \$28.50. Il y a trente ou quarante ans, lorsque la compagnie n'avait pratiquement accumulé aucun profit, cette police rapportait \$25 ou \$26 de profits par année. Mais depuis que l'administra-

tion nouvelle est entrée en charge, les profits de cette police ont diminués considérablement et pendant les quinze dernières années, elle n'a plus rapporté que \$8 à \$10 par année, jamais plus que \$10. J'ai eu une longue conversation l'autre jour avec le président de la compagnie, qui voulait me prouver qu'il avait raison. Je voulais bien que l'on me prouvât que j'avais tort. Afin de me convaincre le vice-président a fait venir de Toronto un état de cette police, et me l'a montré. Mais, cet état m'a confirmé davantage dans l'opinion que l'on n'avait pas attaché à cette police tous les profits qui lui appartenaient, et je vais vous dire pourquoi. Mais, permettez-moi d'abord de lire le télégramme :

Toronto (Ont.), 24 avril 1909.

Honorable J. A. Cox,
Sénat, Canada.

Police n° 3190, Wilson, 38 ans, \$1,000, émise avril 1886. Prime \$28.50, addition des profits à la fin de l'année 1904 ajoutée à la police \$849; valeur comptant de ces profits, \$748, Réduction permanente de \$211.64. Applicable à la prime cette année. Valeur totale en argent de la police \$1,479.

C'est-à-dire, monsieur le président, qu'avec cette police que je tiens à la main M. Wilson peut aller à Toronto et retirer en profits la somme de \$748. Ces \$748 peuvent être retirés demain en argent sonnante. Ils ont gagné, d'après l'état fourni par la compagnie, \$35.15 durant l'année dernière, dont 10 p. 100 appartiennent aux actionnaires de la compagnie soit \$3.51, et la balance de \$31.64 appartient à M. Wilson et reste dans les coffres de la compagnie Canada Life. A cela il faut ajouter l'augmentation de profits que la police primitive de \$1,000 gagne tous les ans. Or, c'est ce qu'elle rapporte de profits, mais depuis quinze ans, M. Wilson n'a pas retiré plus de \$10 par année. Voilà ce qui fait penser aux porteurs de police que quelque chose ne va pas. Je ne veux pas dire que tout va mal, parce que je ne sais pas.

Mais si la compagnie voulait renvoyer ce bill à la prochaine session, mon honorable ami le député d'Essex pourrait le faire adopter alors assez tôt pour permettre de faire la distribution des profits ne finissant qu'à la fin de cette année. Rien alors ne serait perdu. Si l'on faisait cela, je serais satisfait, et des centaines et des milliers d'autres porteurs de police le seraient aussi. Et il en résulterait pour la compagnie, même si elle devait perdre quelque chose, beaucoup moins de dommages qu'elle s'expose à subir si la Chambre empêche les porteurs de police de se présenter devant le comité ou devant elle, pour faire connaître leurs sentiments. Ainsi que je l'ai dit, dans une occasion précédente, lorsque des centaines et des milliers d'hommes croient qu'ils sont maltraités, quand bien même ils

se tromperaient, si vous ne leur donnez pas l'occasion de s'en convaincre eux-mêmes et d'avoir une explication de leur erreur, ces personnes croieront toujours qu'une injustice leur a été faite, et la compagnie en souffrira. J'aurais eu beaucoup d'autres choses à dire, mais il se fait tard, et je sais que c'est le désir du comité de terminer la discussion de ce bill avant six heures. Par déférence, conséquemment, pour les désirs de mes honorables amis, je ne parlerai pas plus longtemps. Je répéterai seulement qu'en justice pour les quarante mille porteurs de police, en justice pour leurs femmes et leurs enfants, ce bill devrait être laissé en panne, et nous devrions donné aux porteurs de police, le temps de venir se présenter devant cette Chambre, ou devant un des comités de la Chambre pour y faire connaître leurs vues.

M. SAMUEL SHARPE: Je n'ai pas l'intention à cette heure avancée du débat de discuter la question longuement. Je crois que mon honorable ami de Halton (M. Henderson), l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) ont si bien expliqué la question qu'il me reste peu de chose à dire. Je regrette que l'honorable député d'Essex-sud (M. Clarke) lorsqu'il a parlé sur les mérites du bill n'ait pas essayé de faire accorder l'attitude qu'il prend aujourd'hui avec celle qu'il a prise au sujet du bill de Cobalt Lake. La substance des plaintes contre le bill Cobalt Lake, était que ce bill refusait l'accès des tribunaux à des personnes qui croyaient avoir un grief, et qu'il empiétait sur le droit inaliénable de tout sujet de faire redresser un tort par les tribunaux. La substance des plaintes contre le bill présentement en discussion est absolument semblable. Les deux bills sont essentiellement de même nature. Ils ferment l'accès des tribunaux aux porteurs de police qui désirent faire établir leurs droits par un tribunal compétent. On ne pourrait apporter contre cette législation de meilleurs discours que celui qui a été prononcé par l'honorable député dans cette Chambre sur le bill de Cobalt Lake, parce qu'il s'agissait aussi dans ce cas-là de fermer l'accès des tribunaux à certaines personnes.

M. A. H. CLARK: Quelle est l'opinion de mon honorable ami sur le bill du Cobalt.

M. S. H. SHARPE: Ce bill n'est pas en discussion dans le moment, et je n'ai pas l'intention d'exprimer d'opinion à son égard. Je veux seulement m'occuper des opinions exprimées par l'honorable député d'Essex-sud sur le bill de Cobalt. Cet honorable député disait:

Il peut être de bonne politique, au point de vue financier, de s'emparer de la propriété d'autrui dans le but d'augmenter les revenus

de la province. La plupart des gens verront avec satisfaction le Gouvernement confisquer la propriété de certains individus afin d'avoir eux-mêmes une part dans les dépouilles, mais ce n'est pas très plaisant pour ceux que l'on prive de leurs biens. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les mérites de la cause, je dis seulement que la compagnie a été privée par une loi de la législature d'Ontario, non seulement de ce qu'elle prétend être sa propriété mais de son privilège commun à tous les citoyens de se présenter devant les tribunaux et d'établir ses droits sur cette propriété.

Si on appliquait au bill actuel le même argument, je crois que ce serait très à propos, parce que substantiellement et essentiellement ce bill contient exactement ce que l'honorable député condamnait dans le bill de Cobalt Lake. Nous avons aussi au sujet de ce bill, l'opinion du ministre de la Justice qui parlait comme suit :

Cela signifie tout simplement, à mon avis, parlant en ma qualité d'électeur de la province d'Ontario, que notre gouvernement provincial actuel, que notre dernière législature provinciale, se sont arrogé le droit de dire à tout citoyen de cette province: Vous n'irez pas devant les tribunaux; peut-être croyez-vous avoir une cause juste, mais peu importe, nous avons le droit de décider et de vous fermer l'accès aux tribunaux, nous avons le droit dans ce cas particulier, et nous allons l'exercer.

A mon avis, le langage du ministre de la Justice et celui de l'honorable député d'Essex-sud, concernant la désapprobation par le Gouverneur en conseil du bill de Cobalt-Lake, est la plus forte condamnation que l'on puisse faire du bill actuel. Le ministre de la Justice discutant la question a interprété en sa qualité d'avocat la loi de 1879 en faveur des porteurs de police, mais il a dit que si une erreur avait été commise, il était du devoir du Parlement de la rectifier, ajoutant que c'était une question de fait qui devait être décidée comme toute autre question de fait, et que celle-ci l'avait été par le comité des banques et du commerce. Je prétends, monsieur le président, que le comité des banques et du commerce était le pire tribunal devant lequel une telle question de faits, touchant à des droits importants et de grand intérêt pouvait être portée. Quels sont les faits? Pas une particule de preuve n'a été apportée devant le comité des banques et du commerce. Si ce comité avait voulu décider judiciairement une question de fait ou de nature très importante où tant de millions sont en jeu, il était de son devoir de renvoyer la question devant un comité spécial qui aurait autorisé à faire venir devant lui des témoins et à les examiner et contre-examiner sous serment. Le seul témoin appelé devant le comité des banques et du commerce a été l'honorable M. J. A. Cox, qui est la personne qui doit bénéficier de plus de ce bill, et son avocat. C'est le seul témoin sur

M. S. SHARPE.

lequel le comité des banques et du commerce s'est fondé pour dire qu'une erreur avait été commise dans la loi de 1879. Aucun des directeurs de cette époque n'a été appelé devant le comité. On n'a pas produit non plus le procès-verbal de la réunion des directeurs, autorisant les promoteurs à demander la loi de 1879. Le comité des banques et du commerce n'a certainement pas entendu les témoignages nécessaires pour connaître d'une question de faits et décider qu'une erreur avait été commise dans la loi de 1879. Je prétends que cette législation traite les porteurs de police de la Canada Life de la même manière que la législature d'Ontario, d'après l'honorable député d'Essex-sud, a traité la Florence Mining Co., c'est-à-dire qu'elle les prive du droit de faire entendre leurs plaintes devant les tribunaux. La question que ce Parlement doit décider, d'après le ministre de la Justice, est celle-ci: y a-t-il eu une erreur manifeste dans la loi de 1879? Quiconque lit cette loi ne peut venir à aucune autre conclusion que le langage en est si simple qu'il était absolument impossible de faire une erreur.

C'est le langage dont se sont servis les initiateurs du bill. Le projet de loi a été rédigé par les avocats représentant la compagnie, et celle-ci l'a adopté. Le projet de loi n'a pas subi de modification devant le comité et à mon avis, les tribunaux ne se sont pas, à proprement parler, prononcés sur le fait qu'il s'est glissé une erreur dans le texte de la loi de 1879. Si le capital-actions acquitté fut demeuré au chiffre primitif de \$125,000, je ne crains pas de le dire, jamais on n'aurait demandé l'adoption de cette mesure législative; car 10 p. 100 sur les profits globaux de la compagnie sur \$125,000 de capital auraient constitué un très fort bénéfice, tandis que 10 p. 100 sur \$1,000,000 n'auraient été qu'un profit bien minime. Les initiateurs du bill ont sans doute adopté la proposition formulée par le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding), à savoir, que s'ils ont payé le solde de \$1,000,000, soit \$875,000, par suite d'une erreur touchant les faits, ils avaient droit au remboursement de ces deniers. C'est là une proposition sensée. S'ils ont versé le reste de leur capital-actions par suite d'une erreur touchant les faits ou leurs droits, ils auraient fort bien pu demander une mesure législative leur permettant de réclamer ces \$875,000. Les porteurs de polices sont tout à fait étrangers à la rédaction de la loi de 1879 et si on a commis une erreur, cette erreur est le fait des actionnaires et non pas des porteurs de polices. Si l'erreur eût été mutuelle, la situation aurait été différente, mais l'erreur n'est que d'un seul côté, et aujourd'hui les actionnaires n'ont plus le droit de s'adresser au Parlement pour faire rectifier cette erreur.

Mais il se présente une question bien plus

grave. Des milliers de porteurs de polices ont souscrit des contrats d'assurance et possèdent des intérêts acquis se rattachant à leurs polices, depuis la date de cette erreur. Qu'advierait-il de ce groupe de porteurs de polices? Le Parlement irait-il porter atteinte aux intérêts acquis des porteurs de polices, qui ont souscrit des contrats d'assurance, depuis qu'on a commis cette prétendue erreur? Quant à savoir s'il y a eu erreur, c'est là une question que les tribunaux n'ont pas encore décidée. Cette question dans son ensemble devrait être soumise à un juge ou à un comité revêtu de pouvoirs judiciaires, autorisé à appeler des témoins, à leur déférer le serment, à procéder à l'audition des témoins et leur audition contradictoire, puis, le Parlement devrait prendre une initiative basée sur le rapport de ce comité. La question qu'on pourrait soumettre à ce tribunal serait celle-ci: a-t-on commis une erreur et s'il y a eu erreur, quels sont les droits acquis, depuis cette époque?

Maintenant, je désire aborder la discussion du maître argument formulé par les initiateurs de cette mesure législative. Grâce à ce projet de loi, disent-ils, les porteurs de polices obtiennent 90 p. 100 des profits sur les deniers payés pour le capital-actions. A mon avis, ce n'est nullement là une injustice. Cela fait partie de la charte de la compagnie; c'est une des conditions de son exploitation et dont ils se servent pour attirer les assurés en perspective. La compagnie fait des affaires en appuyant sur le fait que 90 p. 100 des profits vont aux porteurs de polices.

Un autre argument veut que la répartition des profits se soit toujours effectuée conformément aux dispositions de ce bill.

J'ai sous les yeux une lettre que m'a adressée un citoyen intéressé dans cette mesure législative et il affirme que la répartition des profits ne s'est pas toujours effectuée suivant les dispositions de ce projet de loi. Au demeurant, cette pratique ne saurait légaliser une répartition illégale des bénéfices. Voici entre autres l'exemple de la compagnie de gaz de New-York. Pendant nombre d'années, la compagnie de gaz de New-York avait prêté une fausse interprétation au statut qui servait de base à ses opérations commerciales, elle avait exigé un prix excessif pour le gaz fourni aux consommateurs de gaz de New-York. Après un certain laps de temps, les clients de la compagnie constatèrent l'état réel de leurs droits, et intentèrent des poursuites pour recouvrer le prix qu'ils avaient payé en trop du prix légitime, et les tribunaux leur donnèrent gain de cause contre la compagnie. A mon avis, on ne saurait donc prétendre, à bon droit, que les porteurs de police aient compromis leurs droits et consenti à cette répartition illégale des profits.

Le porteur de police n'a pas d'accès aux livres de la compagnie. Il ne connaît pas

l'étendue de ses droits et il n'est guère probable qu'il se reporte à la loi autorisant la compagnie, afin de constater avec exactitude l'étendue des obligations de la compagnie et celle de ses propres droits. Par conséquent, l'argument portant que les assurés ont compromis leurs droits ne saurait l'emporter ici, on a prétendu, en outre, que ces procès aboutiraient au désastre pour la compagnie. A mon avis, le Parlement ne saurait se préoccuper des résultats découlant de cette mesure législative pour la compagnie. Le Parlement a mission de faire des lois et non pas de les interpréter. Comme il n'existe pas de précédent touchant ce genre de législation et qu'elle constitue un véritable danger, je ne crains pas de le dire: si tout autre que l'honorable Geo. A. Cox venait demander au Parlement une loi d'exception de ce genre dépouillant les porteurs de polices de centaines de mille dollars auxquels ils ont droit, le Parlement refuserait d'acquiescer à pareil projet de loi.

Le député d'Assiniboia (M. Turriff) a aussi mis en relief une importante question: la différence à établir entre la situation des porteurs de polices canadiennes et celle des porteurs de polices étrangers. Si les porteurs de polices à l'étranger souscrivent des contrats d'assurance dans une juridiction étrangère, ils sont régis par la loi de cette juridiction étrangère, et nulle loi établie par ce Parlement ne saurait porter atteinte aux porteurs de polices à l'étranger. Mais quand bien même il faudrait interpréter le contrat d'assurance d'après la loi canadienne, et que cette loi portât atteinte aux porteurs de polices étrangers, je le déclare, il y a un danger à appréhender: c'est que pareille mesure législative n'entraîne des complications avec l'étranger.

Les porteurs de police des Etats-Unis ne permettraient pas que les intérêts auxquels ils ont droit soient supprimés par le Parlement sans qu'une protestation sérieuse ne soit faite par leur Gouvernement qui peut protester contre l'adoption par notre Gouvernement d'une loi qui portait atteinte aux droits reconnus des citoyens des Etats-Unis.

Je désire citer une opinion contenue dans une lettre que j'ai reçue d'un porteur de police:

Dans ces rapports adressés aux porteurs de polices il n'est pas fait mention d'un double dividende distribué aux actionnaires. Le Parlement élu pour protéger le peuple du Canada permettrait-il ce détournement colossal de fonds des poches des assurés dans les coffres de quelque riche actionnaire? Quand les citoyens croiront-ils aux déclarations des hommes politiques et aux droits des contrats particuliers si le Parlement, à l'instigation d'une corporation puissante, prend la décision d'annuler les arrangements consentis de bonne foi sous l'autorité de la loi du pays, à un mo-

ment ou les opprimés tentent de se faire accorder justice dans les tribunaux? J'insiste respectueusement pour que tous ceux qui sont intéressés à une administration honnête, repoussent les amendements proposés à la charte de la Canada-Life.

Après avoir fait entendre ma protestation je ne prendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre. J'ai donné avis d'un amendement pour supprimer l'article 2, et je demande maintenant à présenter cet amendement.

(L'amendement est repoussé.)

L'article, ainsi modifié, est adopté.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Dois-je faire rapport du bill?

M. LENNOX: Le premier ministre a-t-il reçu l'opinion du ministre de la Justice relativement à cette question et s'il l'a reçue voudra-t-il déposer cet avis sur le bureau de la Chambre ou en entretenir le comité?

Sir WILFRID LAURIER: Le Gouvernement n'a pas reçu d'autres opinions du ministre de la Justice que celle qu'il a exprimée il y a quelque temps à la Chambre.

M. LENNOX: Le premier ministre a-t-il reçu une communication par écrit du ministre de la Justice sur cette question?

Sir WILFRID LAURIER: Non, je n'en pas reçu.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 2e fois et adopté à mains levées.)

Sur motion de sir Wilfrid Laurier la séance est levée à cinq heures et quarante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 10 mai 1909.

M. L'ORATEUR ouvre la séance onze heures.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je demande la parole pour une explication personnelle. Dans la discussion qui a eu lieu il y a quelques jours sur le rapport de la commission du chemin de fer Central, je trouve aux pages 6173 et 6174 des débats que l'honorable député d'York (M. Crocket) a fait la déclaration suivante:

Une autre partie du dossier, qui est très suggestive, à mon avis, relativement au transport de ces subventions à MM. Pugsley et Skinner, c'est une lettre que l'on trouvera à la page 192 du livre intitulé: "Décrets de l'Exécutif et Documents":

M. S. SHARPE.

Monsieur G. N. Babbitt,
Sous-receveur général,
Fredericton.

Cher monsieur Babbitt.—Un billet de la New-Brunswick Coal and Railway Co., au montant de \$14,106 est échu aujourd'hui à la Banque du Nouveau-Brunswick et j'ai donné à la banque une traite à vue sur vous pour le montant. Annexée à la traite est une lettre de l'honorable M. Tweedie, l'engageant à payer les \$14,000 le 4 avril dernier, et les \$106 sont pour l'intérêt.

Un décret de l'Exécutif a été rendu pour le paiement, et j'envoie ce soir à M. Tweedie une copie de sa lettre, lui demandant en même temps de vous donner l'ordre de payer le montant et aussi de payer une somme d'à peu près \$5,600 à David O'Connell.

A ce sujet, l'honorable député fait les commentaires suivants:

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, cet ordre donné en l'année 1904 de payer à même les subventions supplémentaires autorisées par décret de l'exécutif la somme de \$5,600 à ce même David O'Connell qui était porteur de l'ordre du premier transport et qui, par là même, était le créancier de M. Pugsley.

Puis il continue la lecture de la lettre:

Le chèque pourra être donné demain à la Banque de la Nouvelle-Ecosse, à Fredericton, si vous obtenez du premier ministre l'autorisation du paiement. Le montant exact est de \$5,630. Ces deux comptes réunis feront moins de \$20,000, somme que le premier ministre, je le présume du moins, vous ordonnera de payer à même le compte des subventions. Ceci est conforme au statut adopté à la dernière session, lequel autorise le paiement sur les embranchements, et ce paiement est autorisé par le rapport de l'ingénieur. Ce dernier fait rapport que les 7-7 milles sont achevés et que l'on a fait du terrassement jusqu'à une certaine distance au delà. L'ingénieur en chef de cette compagnie fait aussi rapport qu'environ un mille additionnel du prolongement vers une autre houillère est maintenant prêt pour le posage des rails. Vous n'avez pas besoin d'accepter la traite avant d'en avoir reçu l'ordre de la part du premier ministre, et s'il était nécessaire de la garder une journée ou deux, voyez à ce que la banque donne des ordres en conséquence à son agent de Fredericton.

A vous bien sincèrement,

WM PUGSLEY.

L'honorable député ajouta alors:

De cette façon on a disposé de tout le montant des subventions qui étaient autorisées pour la construction des embranchements, \$20,000 pour les embranchements, et sur cette somme, David O'Connell, prêteur d'argent de la ville de Saint-Jean, a reçu \$5,600 sur l'ordre de Wm Pugsley. Je crois qu'en présence de ces documents, la déclaration faite par le ministre des Travaux publics et ses récriminations contre la commission qui s'est permis de commenter cette affaire, n'auront pas beaucoup de poids, ni en cette Chambre ni auprès de ceux qui liront son discours et qui liront les documents que j'ai cités.

A lire ce document on serait porté à croire—et nul doute que l'honorable député

a voulu créer cette impression—que les \$5,600 ont été transportés et payés à M. O'Connell en règlement de quelque vieille créance, que M. O'Connell aurait pu avoir à mon débit en 1896, environ huit ans auparavant. Je désire déclarer que M. David O'Connell, n'avait aucune réclamation contre moi, qu'il n'y avait aucune affaire non réglée entre lui et moi, et que le seul rapport d'affaires qu'il y ait eu entre lui et moi relativement à ces \$5,600 était pour le paiement d'un billet de la New-Brunswick Coal and Railway Company que M. O'Connell avait escompté, et dont le produit avait été affecté au paiement de rails d'acier achetés du chemin de fer intercolonial à Moncton et utilisés sur les embranchements de la New-Brunswick Coal and Railway Company. En ce qui concerne le reste de la subvention de \$20,000 aux embranchements les \$14,000 ont été payés à la Banque du Nouveau-Brunswick, à compte sur un billet qu'elle avait escompté pour cette compagnie et dont le produit avait été employé à la construction de ces embranchements. J'ai cru devoir attirer l'attention sur ces faits le plus tôt possible, afin que la Chambre puisse comprendre que l'insinuation tentée par l'honorable député d'York n'est nullement fondée. Le rapport des commissaires ne contient ni déclaration ni insinuation de ce genre. Ils n'ont pas parlé du tout de cette affaire, mais l'honorable député d'York en a parlé, je suppose, sur la foi de décrets de l'Exécutif et de documents qu'il a trouvés dans le dossier, mais qui ne sont pas mentionnés dans le rapport des commissaires qui a été imprimé et qui est maintenant entre les mains d'un grand nombre d'honorables députés. Les commissaires ne parlent pas du tout des \$5,600 et ne portent contre moi aucune accusation telle que celle qui a été suggérée par l'honorable député d'York.

RAPPORT DES CULTIVATEURS ECOS-SAIS.

M. R. L. BORDEN: Je voudrais demander si le Gouvernement se propose de déposer sur le bureau le rapport de la commission de cultivateurs écossais qui ont visité notre pays il y a quelque temps. Ce rapport a été publié dans la Grande-Bretagne où il semble attirer beaucoup d'attention. C'est évidemment l'œuvre d'un groupe d'hommes très intelligents et très éclairés, et il serait à désirer que ce rapport fut déposé sur le bureau et peut-être imprimé pour être distribué.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Ce rapport n'a pas été reçu officiellement par nous de la part de la commission. On m'a informé qu'un certain nombre d'exemplaires seraient envoyés au ministère, mais nous n'en avons pas encore reçu. Je serai heureux de déposer le rap-

port sur le bureau dès qu'il aura été reçu et je suis moi-même d'avis qu'il est d'une grande valeur.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. LENNOX: Je désire attirer l'attention du ministre des Chemins de fer sur les relevés que j'ai demandés il y a huit ou dix jours. La réponse n'est pas encore complète. L'un des fonctionnaires du Transcontinental m'en a parlé lorsque je suis allé à son bureau l'autre jour. Il m'a dit que la réponse serait bientôt complétée. Il y a de cela quatre ou cinq jours. Je désirerais que cela fût produit le plus tôt possible.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): J'ai téléphoné chaque jour pour la faire compléter et je n'ai pu réussir à me la procurer.

BILL DU SERVICE CIVIL.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord): Je désire demander au ministre de l'Agriculture (M. Fisher) s'il va déposer sur le bureau, ce matin, les listes dont nous avons parlé. Je lui suggérerais aussi que, s'il s'agit entre le Sénat et le Gouvernement d'une difficulté chronique qu'il est impossible de faire disparaître promptement, il vaudrait mieux ne pas retarder toute la législation à cause de cela. Si cela lui est agréable, comme je le suppose, je serais très heureux pour ma part de pouvoir procéder à cette législation pas plus tard que mercredi. Il faut que je m'absente vers la fin de la semaine et je voudrais voir cette affaire réglée.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): J'ai reçu du président du comité de l'économie intérieure du Sénat l'assurance que sa classification sera adoptée demain soir, dès que le Sénat se réunira. J'espère que nous la recevrons à temps pour mercredi.

L'hon. M. FOSTER: Et que nous procédons à cette législation.

L'hon. M. FISHER: J'essaierai de procéder.

ECOLE DE TECHNOLOGIE.

M. SAM. HUGHES: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais savoir si le Gouvernement s'est occupé d'établir à un endroit propice du pays,—disons à Ottawa—une école de technologie pour l'enseignement de l'hygiène, de la chimie, de la minéralogie et d'autres sciences qui contribuent au développement des industries. Ces écoles existent dans plusieurs pays et contribuent puissamment à la prospérité individuelle et à celle de la nation. L'honorable premier ministre s'est-il occupé de cette question?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Non, le Gouvernement ne s'est pas occupé de cette question.

DIFFERENDS ENTRE LES PECHEURS ET LES EMPAQUETEURS DE HOMARDS AU CAP-BRETON.

M. MADDIN (Cap-Breton-sud): Je désirerais savoir si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est averti du différend qui existe au Cap-Breton entre les propriétaires de homarderies et les pêcheurs et s'il a l'intention d'apporter remède à la situation soit en augmentant le nombre des permis ou en annulant un certain nombre de ceux qui existent déjà.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): J'ignore de quelle question en particulier l'honorable député veut parler. Il sait probablement qu'au cours de la session, le nouveau comité de la marine et des pêcheries a étudié toute cette question de l'industrie des homards et que pendant les vacances le secrétaire de ce comité continuera l'enquête; il se rendra sur les lieux; il interrogera les pêcheurs et les autres intéressés, pour que la Chambre soit complètement renseignée sur la question. Je suppose qu'à l'aide de ces renseignements le comité et le Gouvernement pourront prendre une décision.

M. MADDIN: Je suis au courant des travaux du comité, pendant la session, mais...

M. L'ORATEUR: L'honorable député ne peut pas discuter la question, en ce moment.

M. MADDIN: Je n'ai pas l'intention de la discuter.

M. L'ORATEUR: Dans tous les cas, la question n'est pas, à proprement parler, sur l'ordre du jour.

M. MADDIN: Je ne fais que suivre l'exemple donné par d'autres députés.

M. L'ORATEUR: C'est irrégulier.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER THESSALON AND NORTHERN.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 104), déposé par M. Smyth, concernant la compagnie du chemin de fer Thessalon and Northern.

M. CONMEE: Je désire, monsieur l'Orateur, appeler l'attention de la Chambre sur ce projet de loi et demander que le comité lève la séance, fasse rapport et soit autorisé à siéger de nouveau. Je considère que ce bill constitue un empiètement sur les droits provinciaux. Je ferai observer au parrain du bill (M. Smyth) que cette compagnie a été constituée civilement par la législature d'Ontario et que sa charte, dont il est question dans ce bill, autorise la compagnie à

M. S. HUGHES.

employer la vapeur ou l'électricité comme force motrice, sur ce chemin de fer. Si les promoteurs ont l'intention d'employer l'électricité, l'honorable député admettra que ce Parlement en entreprenant de légiférer sur la question, empiète gravement sur les attributions de la province, et vu que le gouvernement d'Ontario ne nous a pas fait connaître ses vues, par arrêté ministériel ou par correspondance, je ne vois pas comment nous pouvons adopter ce bill.

Je signale la question à l'honorable député de Simcoe (M. Lennox); j'aimerais la signaler aussi à l'honorable ami de Greyest (M. Sproule), mais je vois qu'il n'est pas à son siège. L'occasion me paraît bien choisie pour mettre à l'épreuve les principes de l'opposition sur cette question des droits provinciaux. En conséquence, je propose que la séance soit levée, que le comité fasse rapport et demande à se faire autoriser à siéger de nouveau, quand nous aurons reçu quelque communication du gouvernement d'Ontario au sujet de ce bill.

M. SMYTH: Monsieur le président, j'espère qu'après cette sortie, l'honorable député (M. Conmee) se sentira plus à l'aise. La seule portée du bill qui puisse prêter à discussion, c'est celle où il est dit que cette entreprise est dans l'intérêt du Canada en général. Comme le disait, il y a un instant l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Maddin) je ne fais que suivre l'exemple donné par le comité à propos d'autres bills et j'espère que le mien aura le même sort que ses prédécesseurs. Cette entreprise est déclarée être dans l'intérêt du Canada en général, parce que cette compagnie a conclu un arrangement avec le chemin de fer canadien du Pacifique qui est sans contredit une entreprise dans l'intérêt du pays en général. Je ne demanderais pas l'adoption de ce bill si ce chemin de fer ne devait pas être relié au chemin de fer canadien du Pacifique; mais cela me paraît suffisant pour en recommander l'adoption à la Chambre. Je suis convaincu qu'il n'existe pas d'objection sérieuse.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il s'agit ici d'un amendement qui peut se présenter pour d'autres bills. Comme l'a expliqué mon honorable ami, en vertu de la première charte, la compagnie a construit un chemin de fer de quatre milles, je crois, entre Thessalon et la ligne du Saut. Maintenant elle voudrait relier sa voie à la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique et demande une charte fédérale. Certains membres de cette Chambre ne partagent pas mon opinion qu'il faudrait, autant que possible, mettre tous ces chemins de fer sous la juridiction fédérale, afin qu'ils pussent être régis par la commission des chemins de fer. Cela constitue peut-être, dans un sens, un empiètement sur les droits des provin-

ces. Il est vrai également, que le gouvernement d'Ontario, par ses avocats a protesté devant le comité contre l'adoption de ce bill et d'autres de même nature. L'honorable député de Thunder-Bay et Rainy-River (M. Conmee) a raison de dire que ce bill fait partie de ceux contre lesquels le gouvernement d'Ontario a protesté.

M. LANCASTER: Mais il ne l'a pas combattu devant le comité.

L'hon. M. GRAHAM: La question est. . .

M. LANCASTER: Je voulais simplement faire observer que j'ai soutenu devant le comité que ce bill ne devait pas être adopté parce qu'il constituait un empiètement sur les droits de la province d'Ontario, mais l'honorable député (M. Conmee) ne nous a pas appuyé.

M. CONMEE: L'avocat du gouvernement d'Ontario était présent.

L'hon. M. GRAHAM: Il était présent et s'est opposé au bill; mais j'en ai recommandé l'adoption pour pouvoir amener toutes ces compagnies sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada. Je suis en faveur d'accorder une charte provinciale à ces compagnies chaque fois qu'il existe une raison plausible de le faire. Je suis convaincu que plusieurs des provinces sont également de cet avis.

M. LANCASTER: Je sais que cette manière de voir était partagée par la grande majorité du comité et que ceux d'entre nous qui pensions autrement formions une infime minorité. Sur ce point, l'honorable ministre des Chemins de fer a raison, mais l'honorable député (M. Conmee) n'a rien fait devant le comité pour s'opposer à l'adoption du bill.

M. R. L. BORDEN: N'y a-t-il dans la loi sur les chemins de fer une disposition disant que tout chemin de fer relié à l'Intercolonial est une entreprise pour l'intérêt du Canada en général ?

L'hon. M. PUGSLEY: Cet article a été abrogé. Il a été en vigueur un grand nombre d'années et aujourd'hui ces chemins de fer ne sont censés être dans l'intérêt du Canada en général, qu'au point de jonction. Je crois que c'est en 1893 que l'article a été abrogé.

M. R. L. BORDEN: Des doutes ont été exprimés sur la question de savoir si une disposition de cette nature pouvait être abrogée. La question a été discutée ici même, depuis l'abrogation.

Je n'entreprendrai pas de discuter en ce moment, mais je demande à l'honorable ministre des Chemins de fer que, si la politique qu'il a énoncée est sage, il vaudrait mieux s'entendre avec les différentes provinces et de faire voter une loi

déclarant d'utilité générale tous les chemins de fer se reliant à l'Intercolonial, au Pacifique-Canadien, au Transcontinental national, ou à d'autres grandes lignes interprovinciales. Nous aurions alors une loi générale, au lieu d'être appelés à voter une loi particulière pour chaque cas qui se présente, et y mêler des considérations politiques. Je soumets cette proposition au Gouvernement, comme la politique la plus sage à suivre.

M. W. F. MACLEAN: La valeur de la nouvelle doctrine émise par le ministre des Chemins de fer dépend de l'efficacité de la commission des chemins de fer et de la loi générale sur les chemins de fer. Heureusement que la loi et la commission sont actuellement très recommandables; mais si l'on veut que la nouvelle doctrine trouve faveur auprès du public, il faudra que la loi sur les chemins de fer soit constamment modifiée selon les besoins du jour et que la commission donne entière satisfaction.

M. CONMEE: En réponse aux remarques de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) je rappellerai que lui et quelques autres, devant le comité ont prétendu que la commission municipale du chemin de fer de la province pouvait s'occuper de cette question mieux que la commission des chemins de fer du Canada. Je puis ajouter que je n'étais pas opposé à l'adoption du bill durant le comité, et que je n'y suis pas opposé maintenant.

J'admets, avec le ministre des Chemins de fer, que si un bill de cette nature est adopté, il sera mieux appliqué par les autorités fédérales que par les autorités provinciales. Mais la nouvelle doctrine établie que nous ne devons pas procéder à l'adoption d'une loi comme celle-là avant d'avoir eu des nouvelles du gouvernement de Toronto devrait être suivie dans ce cas-ci.

M. LANCASTER: Approuvez-vous cette doctrine ?

M. CONMEE: Je parle du principe posé par l'honorable député et ses amis.

M. LANCASTER: L'approuvez-vous ?

M. CONMEE: Quand le temps en sera venu, je dirai à l'honorable député ce que j'en pense. Pour le moment, je discute l'attitude des membres de la gauche. Ils ont tenu ici une couple de bills en suspens jusqu'à ce qu'ils aient pu communiquer avec le gouvernement provincial, et ces bills comportaient beaucoup moins que celui-ci une violation des droits provinciaux, si violation il y a. Parce que le bill dont il s'agit est présenté par un des leurs, ils l'acceptent sans plus se soucier des droits provinciaux, et ils demandent qu'il soit adopté avant que le gouvernement de Toronto ait parlé, écrit ou rendu un décret ou fait quoi que ce soit.

M. LANCASTER: L'honorable député s'adresse-t-il à moi? Dans l'affirmative, il aurait absolument tort; j'étais conséquent et il ne l'est pas. Peu importe qui était le parrain du bill, je ne m'en suis pas occupé au comité des chemins de fer. Ce que le député de Grey-est et moi avons pré-tendu, c'est que ce bill ne devait pas être adopté parce que, d'après nous, il comportait un empiètement sur les droits des provinces. Maintenant que l'honorable député de Rainy-River a fait adopter son bill, il paraît avoir changé d'opinion. Il devrait aller le dire au Sénat et prier les sénateurs de rejeter son bill.

M. CONMEE: L'honorable député a adopté l'opinion exprimée par moi et par d'autres députés, au comité des chemins de fer, et il a renoncé à ses principes.

M. LANCASTER: Pas du tout. Je n'en tends pas que l'honorable député se permette de mal représenter mes opinions. J'ai été absolument logique. J'ai avoué franchement au ministre des Chemins de fer que je me savais du côté de l'infime minorité au comité des chemins de fer, en étant d'une opinion contraire à la sienne. Que veut le député de Rainy-River? Veut-il que nous déclarions ce qui en est? Vaut-il se mettre à se quereller avec un député qui dit ce qui est arrivé, et qui est d'accord avec le ministre des Chemins de fer lui-même?

Je suis tenu de respecter le vœu de la majorité du comité, et je le respecte, bien qu'il me soit permis de penser qu'on a erré sur ce point. Cependant, je tiens à dire au député de Rainy-River qu'il a, lui-même, fait preuve d'une lamentable inconséquence ici même. Je ne saurais en dire davantage sans enfreindre le règlement, et par conséquent, je n'irai pas plus loin.

Je me permettrai maintenant de dire un mot au ministre des Chemins de fer au sujet d'une législation comme celle-ci. Il y a un article de la loi des chemins de fer qui traite de chemins de fer comme celui dont il s'agit ici. Je sou mets cet article à l'appréciation de la Chambre. Si la majorité est favorable à l'adoption de ce bill, je suis prêt à me rendre à son désir. Mais je voudrais signaler au comité un point qu'il a oublié d'étudier. L'article 8 de la loi des chemins de fer n'a pas encore été abrogé et il traite de chemins de fer qui sont de même nature que celui-ci. Il déclare que cette loi s'appliquera même aux chemins provinciaux qui couperont, traverseront un chemin de fer fédéral ou s'y raccorderont. Voilà pourquoi j'ai prétendu, au comité des chemins de fer, que cette compagnie devrait avoir une charte provinciale. La loi fédérale des chemins de fer doit s'y appliquer pour certains buts

M. J. CONMEE.

déterminés. Quand un chemin de fer fédéral se raccorde à un chemin de fer provincial, il bénéficie de la loi des chemins de fer, la commission des Chemins de fer a juridiction sur ce chemin au sujet des passages à niveau et du trafic.

Toutes questions relatives aux eaux navigables, aux tarifs de transport, péages, passages à niveau et autres sujets de cette nature sont du domaine de la commission des chemins de fer, bien que le chemin demeure sous l'empire d'une charte provinciale.

Il a discuté au comité des chemins de fer, précisément pour la raison donnée au comité par le ministre des Chemins de fer, parce que je pensais que l'exploitation, la construction d'un chemin de fer, ainsi que l'intérêt public, en général seraient mieux favorisés par une compagnie fédérale et sous la juridiction de la commission fédérale des chemins de fer, que par des lois provinciales. Mais l'honorable député me trouve inconséquent parce que lors de la discussion du bill au comité des chemins de fer, j'ai signalai l'attitude qu'il avait prise au sujet de certains autres bills de même nature. Je ne pense pas avoir mal fait d'appeler l'attention du comité sur ce point.

Les honorables messieurs protestent constamment de leur dévouement aux droits provinciaux et pour ce qui est de la présente proposition de loi, l'honorable député de Lincoln reconnaît que bien que ce fussent là ses opinions devant le comité des chemins de fer, il est maintenant prêt à faire litière de ses principes.

M. LANCASTER: Non, j'ai dit tout le contraire.

M. CONMEE: Et préparé à obéir aux ordres de la majorité du comité des chemins de fer. Pourquoi ne voulait-il pas obéir à ceux d'un comité permanent de cette Chambre, du comité permanent des bills privés?

M. LANCASTER: Je ne suis pas membre de ce comité et je ne sais pas ce qui s'y est passé.

M. CONMEE: L'honorable député sait parfaitement bien par les rapports de la Chambre que la proposition qu'il a tant critiquée a été adoptée par une majorité du comité des bills privés, cependant il ne voulait pas alors sacrifier ses principes.

M. LANCASTER: Je n'étais pas membre du comité.

M. CONMEE: Je veux représenter l'honorable député sous son vrai jour. Il a renié ses principes et il n'échappera pas aux conséquences.

(La motion de M. Conmee est rejetée.— Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, de trois projets de loi :

Le 1er (n° 91), déposé par M. Macdonell, constituant en corporation la Prudential Trust Company;

Le 2e (n° 135) (GG), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Hannah-Ella Tompkins;

Le 3e (n° 160) (HH), émanant du Sénat, tendant à constituer en corporation la société canadienne de la Croix Rouge.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'ARMÉE DU SALUT.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du bill (n° 142) (F), provenant du Sénat et tendant à constituer en corporation le conseil d'administration de l'Armée du salut au Canada.

Sur l'article 6 (colonies agricoles et industrielles).

M. LENNOX: Je ne veux pas m'opposer à la mesure, mais je voudrais bien comprendre le but de cet article qui me paraît d'une bien grande portée, puisqu'elle autorise l'Armée à "établir, maintenir et diriger en tout lieu au Canada des colonies agricoles et industrielles."

L'hon. M. FOSTER: Je ne suis pas le promoteur de la mesure, mais je sais quelque chose des projets de l'Armée et ce qu'elle fait depuis quelque temps dans certaines parties du Nord-Ouest. Cet article lui permet de faire venir un certain nombre de ses protégés choisis en Angleterre sous la surveillance du bureau d'immigration et de les établir par colonies. Sa surveillance ultérieure est morale et économique; on donne des conseils sur ce qu'il y a à faire et sur la manière de le faire. Puis, en vertu d'autres articles elle est autorisée à faire à ces colons des avances d'argent que ceux-ci s'engagent à rembourser dans un certain temps et à certaines conditions. Je sais que la chose a réussi très bien dans certaines parties du Nord-Ouest.

M. LENNOX: Je suis très favorable à l'Armée du salut. Je crois qu'elle fait ceuvre excellente et je ne veux pas m'opposer à la mesure. J'ai demandé des renseignements parce que je ne sais pas ce dont il s'agit et je ne savais pas si quelqu'un avait accordé à cette mesure une attention spéciale. L'article est bien vaguement rédigé et nous devrions savoir exactement quels pouvoirs nous accordons.

M. MONK: L'Armée du salut ne cherche qu'à se faire constituer légalement aux fins mentionnées par l'honorable député de

M. J. CONMEE.

Toronto-nord (M. Foster). A l'heure qu'il est elle n'est pas incorporée; son but est celui que vient d'indiquer l'honorable député de Toronto-nord. Si elle s'en tient là et qu'elle se conforme aux prescriptions de la loi d'immigration, je crois qu'il n'y a rien à craindre.

Sur l'article 5 (autorisation de placer des fonds).

M. LANCASTER: Je ne m'oppose en aucune manière à la mesure, mais les pouvoirs qu'on accorde me semblent très étendus. Avons-nous l'opinion de quelque fonctionnaire en loi ou d'un ministre de la couronne attestant qu'il convient d'accorder ces pouvoirs?

Sir WILFRID LAURIER: Nous n'avons pas accordé à cette mesure une attention spéciale; nous avons devant nous le projet tel qu'accepté par le comité, sans examen subséquent. Les officiers en loi de la Chambre l'ont sans doute examinée, mais la mesure est maintenant telle qu'elle nous est venue du comité.

M. LANCASTER: Peut-être lui a-t-on donné en comité une considération suffisante.

M. ETHIER: Cette mesure vient du Sénat. Le comité des bills privés l'a examinée avec grand soin.

M. Culbert, d'Ottawa, l'avocat qui avait appuyé le projet de loi devant le comité du Sénat, s'est présenté devant notre comité et nous a déclaré que le Sénat l'avait étudié avec le plus grand soin.

M. LANCASTER: Quelque membre des Communes l'a-t-il étudié?

M. ETHIER: Oui; après mûre délibération, notre comité a adopté le projet de loi sans le modifier. Les pouvoirs demandés ont uniquement pour objet de procurer à cette société l'existence légale dont elle ne jouissait pas auparavant. Si je ne me trompe pas, nous lui avons conféré les privilèges qui sont ordinairement accordés à des sociétés de cette catégorie. Personne n'a combattu le projet de loi devant le comité, et l'avocat qui l'appuyait a invoqué des raisons si puissantes qu'aucun membre du comité ne s'est opposé à son adoption.

M. LANCASTER: Le comité s'est-il demandé si ces pouvoirs empièteraient sur la loi provinciale concernant le même sujet?

M. ETHIER: Je ne crois pas que la question du respect des droits provinciaux ait été soulevée devant le comité.

M. CLAUDE MACDONELL: L'article 11 du bill dispose que les lois des différentes provinces seront censées s'appliquer. Gé-

néralement parlant, l'objet du bill paraît louable et ses articles ne semblent pas avoir une portée plus grande qu'il n'est nécessaire pour permettre à la compagnie d'exercer ses pouvoirs et d'atteindre ses fins d'une manière légitime et usuelle, en conformité des lois de la province. Je suis d'avis que nous devrions avancer le bill.

M. LANCASTER: Après ces explications, je veux bien l'adopter.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI TENDANT A FAIRE DROIT A JOHN DENNISON SMITH.

La Chambre passe à la discussion sur le bill (n° 157) (OO), provenant du Sénat et à faire droit à John Dennison Smith.

Sur le préambule.

M. R. L. BORDEN: Au sujet de l'un de ces bills, le président du comité des bills d'intérêt privé a, je crois, fait observer qu'on était trop porté à accepter des preuves plus ou moins satisfaisantes à l'appui de ces demandes en rupture du lien matrimonial. J'ai déjà saisi l'occasion de lui dire privément que j'entrerais entièrement dans ses vues. Il est d'une extrême importance que la preuve recueillie au Sénat soit soumise aux mêmes règles que dans une cour de justice, et je regretterais vivement toute tendance du Sénat ou de notre propre comité à apprécier la preuve d'une manière plus relâchée qu'autrefois. Les procédures devraient avoir lieu comme dans une cour de justice, et on ne devrait accepter que des preuves rigoureusement légales. A moins que les preuves ne soient des plus claires et conformes à la loi, le bill ne devrait pas approuver un projet de loi et le Parlement ne devrait pas ratifier la dissolution du mariage. Ceux qui sont au courant des procédures judiciaires en ces matières savent que les tribunaux prennent des précautions dont ne semblent pas avoir été entourées les procédures du Sénat.

Par exemple, en Grande-Bretagne, et dans toutes les provinces du Canada où des cours de divorce ont été établies avant la confédération et maintenues jusqu'à ce jour, il y a le procureur du roi qui se rend en cour, interroge les témoins, reçoit un honoraire qui est compris dans le mémoire de frais, et dont la fonction spéciale est de s'assurer que la preuve est suffisante et que les parties ne sont pas de connivence. J'ignore dans quelle mesure le comité du Sénat s'est entouré de ces mesures de précaution, mais je ne vois pas pour quelle raison le Sénat ne les examinerait pas avec soin. S'il est vrai, ainsi que le président du comité des bills d'intérêt privé l'a déjà déclaré

publiquement; qu'il existe une tendance à permettre le divorce en s'appuyant sur des preuves plus faibles et moins satisfaisantes que celles qu'on exigeait autrefois, pour ma part, je désire protester contre cet état de choses.

M. W. F. MACLEAN: Ne doit-on pas conclure que l'instruction de ces causes, si elle doit avoir un caractère judiciaire, devrait être confiée à un tribunal créé à cette fin, et que les raisons pour lesquelles le lien matrimonial pourra être rompu devraient être déterminées comme dans le cas de tout autre statut? Aujourd'hui, le Parlement du Canada est surchargé d'ouvrage et chacun sait que le nombre de ces demandes de divorce augmente. Selon moi, le Parlement exerce des fonctions législatives et ne devrait pas être revêtu de pouvoirs judiciaires. Le moyen d'obvier à cet inconvénient serait de décider que le temps est arrivé où le Canada devrait avoir une loi générale des plus rigoureuse concernant le divorce et la faire appliquer par une cour de justice, et que le Parlement, aujourd'hui surchargé d'ouvrage, devrait être dispensé de s'occuper des demandes de divorce.

M. MONK: Quant à moi, je ne suis pas prêt à dire que la somme considérable d'ouvrage que le Parlement doit accomplir est augmentée par les demandes de divorce que nous devons examiner, car, avant de nous être soumise ces questions sont, pour ainsi dire, réglées par le comité du Sénat. C'est ce que l'expérience m'a appris. Le fléau du divorce ne sévit pas avec assez d'intensité au Canada pour qu'il soit nécessaire d'établir un tribunal spécial. Les Etats-Unis et l'Europe nous offrent des exemples des ravages que cause le divorce. Notre pays a été singulièrement, merveilleusement exempt de ce mal. Celui-ci nous a atteint et il se développe, mais la raison qu'invoque mon honorable ami, lorsqu'il dit que le Parlement a beaucoup d'ouvrage à accomplir, n'est pas acceptable, du moins à mes yeux. Aussi longtemps que nous le pourrons, nous devons éviter de décréter des lois sur le divorce et retarder la création d'un tribunal comme celui que mon honorable ami a proposé. C'est là un sentiment. Jusqu'ici nous avons pu régler ces questions grâce à une étude approfondie de la part du Sénat et je ne vois pas de raison de dévier de cette ligne de conduite.

M. CARVELL: Mon honorable ami ne devra pas m'accuser de manquer de courtoisie, si je déclare que sa thèse est insoutenable. S'il proposait au Parlement de rendre une loi interdisant le divorce au Canada, je serais fortement tenté d'approuver et d'accepter cette proposition, mais dès qu'on admet la légitimité du divorce—

M. A. C. MACDONELL.

et nous l'admettons en adoptant chaque année des lois brisant le lien matrimonial— Je crois qu'il n'est pas raisonnable de notre part de dire que le divorce sera accordé par le Parlement et non par un tribunal proprement dit. Si nous admettons le divorce, je me range de l'avis du représentant de York-sud (M. Maclean).

M. W. F. MACLEAN: La loi de l'Amérique britannique du Nord le permet.

M. CARVELL: Oui, je sais que la loi permet qu'il y ait des cours de divorce dans les provinces où ces cours existaient à l'époque de la Confédération, mais le Parlement, a le droit de les abolir. Je sais ce qui se passe dans les cours de divorce du Nouveau-Brunswick et j'ai lu les rapports du comité du Sénat qui se prononce sur les demandes de divorce. Ce dernier, me semble-t-il, a déjà rompu le lien matrimonial en s'appuyant des preuves dont on aurait ri dans les cours ordinaires.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, a fait observer qu'en Angleterre il y a un procureur du roi. Il est vrai que nous n'avons pas de procureur du roi au Nouveau-Brunswick mais le juge est spécialement tenu d'en remplir les fonctions, et je puis vous assurer qu'il prend grand soin de s'acquitter des devoirs que la loi lui impose. Au Nouveau-Brunswick, il est impossible d'obtenir le divorce, si toutes les formalités légales n'ont pas été observées. La loi pose plusieurs conditions fondamentales, et le juge est tenu de refuser le divorce jusqu'à ce que chacune de ces conditions ait été remplie. Mais on ne peut pas en dire autant des procédures du Sénat. J'ai lu les rapports et découvert des cas où l'on n'a pas demandé si les parties étaient de connivence et où des divorces ont été obtenus collusionement. Cela serait impossible devant des tribunaux réguliers comme il en existe dans notre province. En relisant la preuve dans la présente cause, j'ai constaté qu'on a accepté toutes sortes de preuves par oui-dire qui seraient rejetées devant un tribunal de simple police ou devant toute autre cour de justice du Canada. A mon sens, puisque nous admettons le principe du divorce, nous devrions renvoyer les procès devant un tribunal qui prescrirait la preuve, rejetterait les témoignages illégaux et n'accorderait le divorce que lorsque les formalités légales auraient été observées.

M. LANCASTER: J'approuverais les conclusions de l'honorable député, si je pouvais admettre ses prémisses, mais je ne le puis pas et je ne saurais reconnaître que le divorce est légitime. Je suis persuadé que, pour le plus grand bien du pays, nous ne devons rien négliger pour empêcher les divorces. Il y a deux ou trois sessions, j'ai eu la témérité de faire un long plaidoyer à

ce sujet, mais je n'ai pas réussi à convaincre la majorité qui accorda un divorce en s'appuyant sur des preuves qui ne permettraient même pas à une cour de justice d'autoriser une séparation de corps. Quant à moi, je suis d'avis que, pour le bien de la nation, nous devrions ne rien épargner pour empêcher le divorce et faire comprendre à la jeunesse que le mariage doit être indissoluble.

M. MILLER: J'ai remarqué que les comités du Sénat attachent trop d'importance aux dépositions des détectives salariés. Nos tribunaux n'acceptent les dépositions de ces témoins qu'avec la plus grande défiance.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER MANITOBA AND NORTH-WESTERN.

L'ordre du jour appelle:

La discussion d'un amendement fait par le Sénat au bill (n° 81), déposé par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and Northwestern.

M. CASH: Je propose que l'amendement fait par le Sénat ne soit pas adopté pour les raisons suivantes:

1. Parce que la condition imposée par ledit amendement n'est pas ordinaire, est de nature à causer de l'embarras à la compagnie, et qu'elle est de nature telle que, si elle est adoptée, elle empêchera la compagnie de donner suite à ses transactions.

2. Parce que la compagnie, par les travaux qu'elle a exécutés, a déjà donné des preuves de sa bonne volonté, et la pénalité que ledit amendement impose est inutile et serait sans effet; et qu'un message adressé au Sénat fasse part à Leurs Honneurs de ce qui précède.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est l'amendement?

M. CASH: Que la compagnie devrait construire dix milles en douze mois.

M. D. B. NEELY (Humboldt): J'aurais un mot à dire contre cette motion. Je désire que l'on me comprenne bien. Je m'oppose à la proposition de l'honorable député de Mackenzie (M. Cash), et je voudrais que cette Chambre adoptât l'amendement du Sénat. Les raisons que l'on a invoquées pour le rejet de cet amendement ne me paraissent pas suffisantes. J'avais au début proposé devant le comité que l'article de ce bill autorisant la compagnie à construire depuis Sheho jusqu'à Prince-Albert fût rayé. Ma proposition n'a pas été agréée, le bill a été envoyé au Sénat, et cet honorable corps, comprenant que cette compagnie, depuis seize ans qu'elle a cette charte, n'a-

vait à peu près rien fait, a voulu par une disposition obliger la compagnie à construire au moins dix milles de chemin. Je n'ai pas vu l'amendement fait par le Sénat, mais on m'a dit ce qu'il était, et, si je ne me trompe, l'objet de cet amendement est de forcer la compagnie à construire ces dix milles de chemin.

Je crois avoir été mal compris par certains députés lorsque cette charte a été mise en délibération devant le comité de cette Chambre. Il paraît que la compagnie a donné effet à sa charte, tout au moins en établissant une voie ferrée de Yorkton à Sheho, pendant que sa charte l'autorisait à se rendre à Prince-Albert. Peu m'importe, et il importe peu à la population de cette partie du pays, de savoir en vertu de quelle charte le Pacifique-Canadien prétend avoir conduit cette ligne de Yorkton à Sheho; l'affaire essentielle est qu'elle n'a pas rempli le but que sa charte lui prescrivait, savoir d'établir une ligne allant de Yorkton à Prince-Albert. Je ne vois pas pourquoi le parrain de ce bill prétend que cet amendement du Sénat n'est pas raisonnable. En quoi va-t-il embarrasser le Pacifique-Canadien? Cette compagnie manque-t-elle de fonds? Elle a bien trouvé de l'argent pour acheter le Wisconsin-Central, et d'autres lignes aux Etats-Unis. L'Ouest canadien manque de facilités de transport; dans ma province, les habitants d'une certaine région attendent depuis seize ans que le Pacifique-Canadien se décide à utiliser les pouvoirs que cette charte lui confère. Est-ce que le Pacifique-Canadien ne peut pas prendre sur les recettes que lui assurent l'exploitation de sa ligne? Est-ce qu'il ne pourrait pas faire venir l'argent qui lui vient de la vente de ses terres de l'Ouest?

L'amendement proposé par le Sénat me paraît juste et raisonnable. Que le Pacifique-Canadien vienne ouvertement déclarer qu'il n'entend point construire cette ligne, et je suis sûr que cette Chambre n'hésitera pas un instant à refuser la prolongation de délai que l'on sollicite.

Mon honorable ami (M. Cash) soutient que cet amendement du Sénat va embarrasser le Pacifique-Canadien; et moi je dis que si le Pacifique-Canadien a bien l'intention de mettre à effet les dispositions de sa charte, cela ne peut pas l'embarrasser d'avoir à construire dix milles de voie ferrée.

M. A. H. CLARKE: Où ces dix milles de voie ferrée vont-ils mener la ligne?

M. NEELY: Ce n'est pas là la question. La seule construction de dix milles de voie ferrée ne pourrait profiter beaucoup à la population; mais je suis sûr que si le Pacifique-Canadien était contraint à bâtir ces dix milles, il ne s'arrêterait pas là, mais il poursuivrait l'entreprise jusqu'au bout, et

M. D. B. NEELY.

en ferait quelque chose d'utile pour le public. Le parrain de ce bill n'ignore pas, je pense, que les habitants de cette partie du pays attendent avec impatience la construction de cet embranchement. Dans mon comté, les habitants d'une certaine région sont obligés de faire 40 milles par des chemins impossibles pour amener au marché les produits de leurs fermes. Je veux parler de l'établissement de Saint-Brioux. Ces gens, pour la plupart d'anciens habitants de la province de Québec, sont venus dans cette partie du pays il y a quelques années sur ce qu'on leur a fait entendre que cet embranchement allait se construire.

C'est en leur nom que je parle, et je vous dirai bien qu'ils préféreraient l'annulation de cette charte dont la compagnie a tant abusé, et ne pas permettre que cette dernière continue à les duper comme elle le fait depuis tant d'années.

M. LENNOX: Est-ce que l'on n'a rien fait?

M. NEELY: Pour ce qui est de l'objet primitif de cette charte, la compagnie...

M. LENNOX: L'honorable député ne me comprend pas. Je desire savoir si les gens dont il parle ont fait quelques représentations à ce sujet? Ont-ils envoyé une pétition, ou fait quoi que ce soit en vue de manifester leur mécontentement?

M. NEELY: Un grand nombre m'ont écrit—soit par lettres, soit de vive voix, ils m'ont fait les plus vives représentations. Mais il n'est pas besoin de représentations: un simple coup d'œil jeté sur la carte de la province suffit à faire voir que ce que je dis est vrai, savoir que ces gens-là sont à quarante milles de tout marché et que cette ligne se rendrait tout droit chez eux.

M. J. G. TURRIFF: Je suis tout à fait de l'avis que vient d'exprimer l'honorable député de Humboldt (M. Neely). Je crois que l'amendement proposé par le Sénat est un bon amendement, plein de bon sens et qui fait honneur au jugement de ces messieurs de la Chambre haute. Voyons ce que dit la motion de l'honorable député de Mackenzie (M. Cash). On s'oppose à l'amendement du Sénat,

Premièrement, parce que la condition imposée par ledit amendement est inusitée et embarrassante pour la compagnie, et est de telle nature que, si elle était adoptée, elle empêcherait la compagnie de poursuivre ses opérations.

Voici, comme l'a dit mon honorable ami (M. Neely), une riche compagnie, qui depuis seize ans a une charte vieille de vingt-neuf ans et qui vient se plaindre aujourd'hui qu'en l'obligeant à construire dix milles de chemin de fer, on va la mettre dans l'embarras, et l'empêcher de poursui

vre ses opérations. Si cela pouvait être vrai—et pour ma part je n'en crois rien—ce serait une raison pour maintenir dans le bill l'amendement que le Sénat y a fait.

Mon honorable ami demande quelle utilité il peut y avoir à construire ces dix milles de chemin; je lui répondrai que la construction de ces dix milles de voie ferrée diminuera d'autant les quarante milles de parcours que l'on a à faire là-bas pour le transport du grain. Le Sénat a été très modéré, et notre intention est d'insister pour que l'on accepte ce qu'il propose. Il est hors de doute que la compagnie est tenue de construire ces dix milles, et, pendant qu'elle y sera, il est très probable qu'elle ira jusqu'à vingt milles. Dans bien des cas, pour ces gens de l'Ouest, ces chemins n'ajoutent que dix milles à leur ligne pendant une saison, et pas davantage. Je ferai remarquer que pour des gens qui demeurent à 30, 40 ou 50 milles de la voie ferrée, dix milles de moins seraient beaucoup. Ceux qui ont eu à faire quarante milles pour transporter leur blé au marché comprendront l'importance de la chose.

Je tiens aussi à faire remarquer que les raisons invoquées par l'honorable député de Humbolt (M. Neely) devraient avoir pour cette Chambre plus de poids que celles invoquées par l'honorable député de Mackenzie (M. Cash). Puisque Sheeho, qui est le point de départ de cet embranchement se trouve situé à l'ouest de la circonscription que représente mon honorable ami le député de Mackenzie. Sheeho n'est qu'à sept ou huit milles de cette circonscription, de sorte que le chemin est à vrai dire hors de cette dernière circonscription et se trouve plutôt dans celles que représentent les honorables députés de Humbolt et de Prince-Albert. Ceux-ci représentent l'opinion de la contrée, et comme je vous l'ai dit, l'on y préfère une annulation de la charte, si nous devons négliger d'y insérer une disposition assurant pour cette année l'établissement d'un certain bout de voie ferrée. Voilà ce que demande la population et pourquoi ne l'obtiendrait-elle pas? Pourquoi ne pas avoir égard à leurs besoins? Pourquoi n'adopterions-nous pas l'amendement du Sénat? Cet amendement est juste et raisonnable. Il est dans l'intérêt de la population et aussi dans l'intérêt de la compagnie. Et s'il est vrai que la construction de dix milles de chemin a de quoi embarrasser le Pacifique-Canadien, nous ne saurions faire mieux que d'annuler cette charte, et d'autoriser quelques autres à établir dans l'année ce bout de chemin de dix milles de long.

M. HENDERSON: Il m'est impossible d'être de l'avis que vient d'exprimer mon honorable préopinant (M. Turniff). Si nous obligeons la compagnie à construire dans cette contrée de l'Ouest, aux proportions si

vastes, un simple chemin de dix milles, il se pourrait qu'elle vînt donner dans quelque fondrière ou quelque champ fraîchement labouré.

M. TURRIFF: En ce cas, qu'elle en construise vingt milles.

M. HENDERSON: Le Sénat, dans sa sagesse, ne demande que dix milles. Quoi qu'il en soit je tiens à faire observer que messieurs les sénateurs n'ont pas donné à cette affaire toute l'attention qu'elle méritait; il semble qu'ils n'y aient pas attaché grande importance. Quand on songe que le Sénat veut par un amendement à la loi obliger le Pacifique-Canadien à construire dix milles d'un chemin qui est déjà depuis plusieurs années construit et exploité, cela ne suffit-il pas à faire voir que cet auguste corps n'a pas bien sérieusement étudié la question. On demande que l'on construise dix milles de chemin entre Portage-la-Prairie et Yorkton. Tout sénateur devrait savoir, s'il a tant soit peu voyagé dans cette région, que cette ligne y a été établie d'un bout à l'autre il y a plusieurs années. J'ai voyagé sur cette ligne il y a six ans, depuis Portage-la-Prairie jusqu'à Yorkton.

M. TURRIFF: Ce que l'on demande, c'est l'établissement de dix milles de plus dans la direction de Prince-Albert, comme l'indique la charte de la compagnie, avec Sheho pour point de départ.

M. HENDERSON: Je regrette que mon honorable ami soit tombé dans la même erreur que le Sénat. S'il veut bien relire l'article, il verra qu'il n'y est pas question d'un chemin dépassant Yorkton. Ce bill me semble venir bien mal à propos.

L'honorable député d'Humboldt a proposé, il y a quelque temps, de révoquer cette partie de la charte qui concerne les régions entre Yorkton et Prince-Albert, oubliant sans doute que 40 milles de cette ligne étaient à ce moment même construits et en exploitation. Ensuite, le projet de loi est passé au Sénat qui, à son tour, a proposé à la compagnie de construire 10 milles de sa ligne entre Portage-la-Prairie et Yorkton, une partie de la ligne est déjà construite depuis des années. C'est une preuve que ceux mêmes qui se sont occupés de promouvoir les intérêts de ce projet de loi ne se sont pas souciés d'étudier la question, et par conséquent, je ne me crois pas tenu, pour ma part, de m'occuper très sérieusement de l'amendement proposé par le Sénat. Nous avons des preuves que la question n'a pas été étudiée convenablement. On me dit maintenant que le Sénat nous a envoyé son huissier pour nous prier de corriger ce qu'il lui plaît d'appeler une erreur de copiste. Il semble que ces erreurs sont dans l'air par le temps qui court. N'y a-t-il pas jusqu'au Sénat qui

se mêle de commettre des erreurs de copistes, non, des erreurs de typographie, dans ses lois. S'attend-il que les Communes vont ratifier ses erreurs typographiques? Voilà bien la meilleure preuve que l'amendement n'a pas été sérieusement étudié.

M. LENNOX: L'honorable député peut-il nous lire le nouveau texte?

M. HENDERSON: Oui, voici:

Pourvu de plus que si 10 milles de la partie non terminée de la partie de la ligne mentionnée au paragraphe "a" de l'article 8 du chapitre 52 des statuts de 1893, ne sont pas construits dans les douze mois de l'adoption de la présente loi, les pouvoirs de construction conférés à la compagnie pour construire la ligne précédemment mentionnée cesseront en ce qui concerne la partie de cette ligne qui ne sera pas alors terminée.

C'est l'amendement que le Sénat a adopté, et c'est ce qu'on nous demande de ratifier. Mais j'apprends que depuis l'adoption de cet amendement, le Sénat a prié les Communes de changer le chiffre 8 pour le chiffre 9, afin que le texte se lise ainsi: "le paragraphe "a" de l'article 9" au lieu de "le paragraphe "a" de l'article 8." Si je suis bien informé, la Chambre basse a acquiescé à cette demande, et a permis au Sénat de modifier sa loi. J'avais saisi l'occasion de faire observer à l'auteur du projet de loi que le Sénat était empêtré. Le bruit s'en répandit à la Chambre haute qui s'en aperçut, et proposa en conséquence ce changement. Mais ce n'est pas là où réside mon objection. Je prétends que nous avons des preuves du manque d'étude de ce projet par le Sénat. Autrement, ces erreurs ne se seraient pas glissées. C'est la preuve qu'un membre du Sénat n'a fait que lancer sa proposition, et qu'elle a été adoptée sans étude, sans raisons valables. Comme je l'ai dit, cette disposition peut tout aussi bien conduire cette ligne dans un trou de boue ou dans un champ de cultivateur, sans aucun avantage pour le public. J'espère que la Chambre approuvera la proposition du député d'Humboldt et rejettera l'amendement proposé par le Sénat.

M. LANCASTER: Je me rappelle que le comité des chemins de fer a étudié cette question, et que la Chambre elle-même l'a discutée lors du passage du bill. Dans tous les cas, je suis en faveur de la motion de l'auteur du bill, tendant au rejet de l'amendement du Sénat, car cette proposition de loi ayant été discutée au comité des chemins de fer de la Chambre des communes, et ce comité, après mûre étude, ayant réglé cette question, je préfère soutenir la décision du comité de la Chambre des communes que celle du Sénat.

L'hon. M. GRAHAM: Ce serait à mon avis une faute de ratifier l'amendement du

M. D. HENDERSON.

Sénat. Nous éprouvons beaucoup de difficultés au comité des chemins de fer pour tâcher d'obtenir l'uniformité. J'ai mentionné l'autre jour un cas où la Chambre des communes, il y a 20 ans environ, statua dans une loi de ce genre que 20 milles du chemin de fer devaient être construits dans un certain délai...

Un DEPUTE: En 1893.

L'hon. M. GRAHAM: Mais jusqu'ici, pas un mille n'a été construit, et la charte a été sans cesse renouvelée depuis. Le fait d'insérer une condition de cette nature ne hâte nullement la construction d'une ligne. La loi générale des chemins de fer prescrit la dépense de 15 p. 100 du prix et l'achèvement de la ligne dans les cinq ans. Autrement, la compagnie doit s'adresser au Parlement pour obtenir un renouvellement de privilèges. A mon avis, ce n'est pas en insérant dans la présente loi une condition comme celle que le Sénat impose, que nous hâterons la construction de la ligne. Je crois que nous ne devons pas ratifier l'amendement du Sénat.

M. J. A. CURRIE: La Chambre devrait demander au Sénat de consacrer plus d'étude à cette question. Le projet de loi a été discuté au comité des chemins de fer et à la Chambre. La condition imposant la construction de dix milles est ridicule. Ce serait une grave injustice pour la population habitant sur le tracé des autres 30 milles de n'avoir que 10 milles de ligne et de permettre à la compagnie de cesser ses travaux à cet endroit. Le Sénat aurait montré plus de logique en exigeant la construction des 40 milles au lieu de 10 milles seulement. Bien que l'honorable député soit impatient d'obtenir la construction de la ligne, il prend les moyens de retarder les travaux. Il réussirait plus vite à avoir toute la ligne complète en laissant passer le bill tel quel. Le Sénat ne devrait pas établir un tel précédent, et je crois que la Chambre aurait parfaitement le droit de rejeter cet amendement et de laisser passer le bill dans la même forme que tous les autres, avec une disposition obligeant les promoteurs de l'entreprise à dépenser 15 p. 100 et compléter la ligne dans cinq ans. La construction d'une section de 10 milles seulement serait une corvée pour la population habitant sur le tracé des autres 30 milles.

M. RUTAN: Cette ligne se trouvant dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, je désire exprimer mon opinion sur cette question. On se rappelle que le Pacifique-Canadien a fait renouveler récemment une charte pour la construction d'une ligne entre Lanigan et Prince-Albert. Cette question souleva beaucoup de discussion dans le temps. Maintenant, la compagnie a fait enregistrer son plan pour un prolongement de Lanigan à Prince-Albert. Il est vrai que le Grand-Tronc-Pacifique a une charte pour

construire une ligne de Waterous à Prince-Albert. La ligne de Lanigan suit pratiquement le même parcours que celle du Grand-Tronc-Pacifique entre Waterous et Prince-Albert. Lorsque le projet de loi n° 81 concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest fut soumis à la discussion, nous avons demandé de rayer du bill l'article prévoyant la construction d'une ligne entre Prince-Albert et Sheho, au nord-ouest. Cette demande fut rejetée par la Chambre. Le projet fut envoyé au Sénat et amendé de façon à permettre au Pacifique-Canadien de montrer s'il était sincère dans son désir de construire cet embranchement. Nous ne croyons pas que le Pacifique-Canadien construise jamais deux lignes à Prince-Albert, mais nous croyons qu'il se sert de cette charte du Manitoba au Nord-Ouest pour empêcher toute autre compagnie de construire une ligne dans la même direction.

Nous aimerions avoir quelque disposition législative qui forcerait cette compagnie à construire cette ligne dès cet été, sinon elle perdrait sa charte. C'est ce que prévoit l'amendement proposé. Si nous prescrivions dans le projet de loi la construction d'un certain nombre de milles dans un temps déterminé, ce ne serait pas forcer la compagnie à construire toute sa ligne, mais elle serait tenue de faire preuve de sa sincérité en commençant les travaux. La ligne en question est nécessaire, la population la réclame, et si la compagnie ne la construit pas, elle sera obligée, par cette prescription, de s'adresser dans un an au Parlement pour faire amender sa loi, et nous pourrions alors voir si elle a l'intention ou non de construire cette ligne. Elle devrait ou la construire ou abandonner sa charte. C'est l'objet de l'amendement. Je ne voudrais pas qu'on le rayât du bill.

M. CASH : Je ne veux pas prolonger le débat, mais j'aimerais expliquer mon attitude sur cette question, qui a déjà été pourtant bien débattue dans une précédente occasion.

M. L'ORATEUR : L'honorable député n'a plus le droit de prendre la parole sur cette question.

M. CASH : Je croyais avoir la réplique.

M. LENNOX : Oh ! laissez-le dire.

M. LANCASTER : Nous aimerions savoir ce qu'il a à dire.

M. L'ORATEUR : Il ne peut reprendre la parole que du consentement de la Chambre.

M. R. L. BORDEN : Ce serait permis, s'il s'agissait d'une motion pour ratifier l'amendement du Sénat, mais il ne s'agit pas d'une telle motion.

M. W. W. RUTAN.

M. L'ORATEUR : La motion est que la Chambre n'adopte pas l'amendement du Sénat.

M. LANCASTER : Je crois que c'est une motion essentielle, et il a le droit d'avoir la parole.

M. CASH : L'honorable député d'Assiniboia (M. Turriff) a dit que Sheho n'était qu'à quelques minutes en deça de la limite occidentale de la région du fleuve Mackenzie, et qu'en conséquence, il ne me croyait pas beaucoup intéressé à cette entreprise. L'honorable député d'Humboldt (M. Neely) a dit également, je crois, que cette charte existait depuis seize ou vingt ans. Les deux assertions sont vraies, mais la Chambre se rappellera, au sujet de la construction de la ligne de Yorkton à Prince-Albert, que déjà 42 milles de cette ligne ont été construits il y a quatre ans. C'est ce qui prouve la fausseté de l'assertion que la compagnie n'a rien fait depuis seize ans dans le but de valider sa charte. Quant à ne pas être intéressé à cette entreprise, je dirai qu'au contraire, j'y suis directement intéressé, car cette ligne traverse une partie de mon comté, et ce serait à notre avantage d'avoir une ligne jusqu'à Prince-Albert. Nous sommes très mal situés dans nos régions pour nous procurer du bois. Nous payons le bois beaucoup plus cher chez nous qu'ailleurs. Si nous pouvions le faire venir de Prince-Albert, nous l'aurions bien meilleur marché que de l'amener de Winnipeg. La construction de cette section de 10 milles aurait pour résultat d'amener la ligne à mi-chemin entre Sheho et la ligne du Canadian-Northern. La population de cette région est déjà passablement bien desservie sous le rapport des chemins de fer, et par conséquent, le rejet de cet amendement ne l'affectera pas beaucoup.

Je crois que la compagnie serait quelque peu embarrassée si l'on ajoutait cette condition au bill. L'obligation de se munir d'un outillage pour construire ce chemin en dedans de douze mois embarrasserait certainement n'importe quelle compagnie qui aurait déjà sur les bras tout l'ouvrage qu'elle peu faire. La saison est déjà avancée et aucune compagnie ne désire créer un outillage de construction pour une ligne comme celle-ci. Cet amendement n'a été voté au Sénat que par une voix en comité et le vote fut pris à l'improviste.

(La motion est adoptée et les amendements approuvés).

2^e LECTURE DU BILL TENDANT A FAIRE DROI A JOHN WAKE.

M. McCREANY propose la 2^e lecture du bill (n° 178) (BBB), émanant du Sénat et ayant pour but de faire droit à John Wake.

M. R. L. BORDEN: Monsieur l'Orateur, je ne sais pas pourquoi les ordres du jour des bills privés imprimés en anglais sont si différents de ceux imprimés en français. Par exemple, sur le feuillet français l'item n° 16 se rapporte à un bill relatif au soulagement de John Christopher Cowan, et je ne vois pas l'item n° 9 des ordres du jour anglais sur le feuillet des ordres du jour français. Il y a dix-neuf items en anglais et dix-huit seulement en français.

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

MISE A L'ORDRE DU JOUR DES DEUX PROJETS DE LOI.

M. CARVELL propose:

Que les bills suivants soient inscrits au feuillet pour être lus une 2e fois à la présente séance de la Chambre:

Le bill (n° 177) (PP), émanant du Sénat, concernant la Royal Victoria Life Insurance Company, et ayant pour objet de changer son nom en celui de Royal Victoria Life Insurance Company of Canada;

Le bill (n° 181) (CCC), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Laura McQuoid.

M. LENNOX: Je m'opposerais tant que je le pourrai à l'adoption du bill relatif à la Royal Victoria Life Insurance Company. Plusieurs protestations ont été envoyées à cette Chambre, au sujet de ce bill, et je ne puis m'expliquer pourquoi lorsqu'il a été si longtemps sur les ordres du jour, que l'on essaie aujourd'hui de l'adopter à la hâte. Ce n'est pas un bill désirable; il tend à confondre les noms de deux compagnies et s'il en est encore temps je désire protester contre son insertion sur les ordres du jour.

(La motion est adoptée.)

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

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 177), déposé par M. Carvell, relatif à la compagnie d'assurance Royal Victoria;

Le 2e (n° 181), déposé par M. Carvell, pour faire droit à Laura McQuoid.

Le 3e (n° 163), déposé par M. Sutherland, constituant la Prairie Provinces Trust Company;

Le 4e (n° 167), déposé par M. Wilbert McIntyre, constituant le Board of Elders of the Canadian District of the Moravian Church in America;

Le 5e (n° 163), déposé par M. Turriff, relatif à la Mexican Transportation Company, limitée, et pour changer son nom en celui de Mexico and Northwestern Railway Company;

Le 6e (n° 169), déposé par M. Rivet, relatif aux brevets de Washington R. McCloy;

M. G. E. McCRAVEY.

Le 7e (n° 166), déposé par M. Fisher, relatif au chemin de fer central du Canada;

Le 8e (n° 171), déposé par M. Michaud, concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick;

Le 9e (n° 182), déposé par M. Lewis, pour faire droit à Fleetwood Howard Ward;

Le 10e (n° 183), déposé par M. W. H. White, pour faire droit à Aaron William Morley Campbell;

Le 12e (n° 184), déposé par M. Turriff, pour faire droit à John Christopher Cowan.

1re LECTURE

D'un bill (n° 185), déposé par M. Gauvreau, constituant la Catholic Church Extension Society of Canada.

DISCUSSION GENERAL DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE L'EST

M. GEOFFRION propose la 2e lecture du bill (n° 176) (WW), provenant du Sénat et tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Est du Saint-Maurice.

M. BLONDIN (texte): Monsieur l'Orateur, je demande un instant l'attention de la Chambre, pour dire que je m'oppose à la seconde lecture de ce bill pour plusieurs raisons; d'abord parce que ce projet de loi est très vague et ensuite parce que son utilité publique est fort douteuse; je dirai même très restreinte.

Si ce chemin de fer était construit, il aurait pour effet d'isoler la ville de Grand-Mère, qui a droit, à certains égards, à protéger ses communications avec la ville de Trois-Rivières.

Je dois dire qu'il y a actuellement un chemin de fer en construction, lequel a obtenu une charte, dans le but de relier la ville de Trois-Rivières avec le Transcontinental. Je veux parler de la compagnie du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice qui est actuellement construit jusqu'à Shawinigan Falls, et l'on est à construire une autre section qui se rendra jusqu'à Grand-Mère. Ce chemin desservira les deux villes les plus florissantes de la région pour aller se joindre au Transcontinental. Nous aurons alors un chemin de fer très important, d'autant plus important qu'il sera alimenté par ces deux villes.

Le projet de loi dont on demande la seconde lecture aujourd'hui semble vouloir donner un droit concurrent, et ne pourrait que nuire à l'autre déjà en construction. Si le Parlement accordait ce bill, il isolerait complètement la ville de Grand-Mère, qui a une population d'au moins 5,200 âmes, d'avec la ville de Trois-Rivières et, comme je le disais tantôt, Grand-Mère et Shawinigan Falls ont des droits acquis.

Je m'oppose donc à la seconde lecture de ce bill et je demande qu'il soit retiré.

M. MONK: Je désire dire quelques mots sur ce sujet. La compagnie du chemin de fer dont il est question dans ce bill a été constituée et le chemin est en partie construit depuis Trois-Rivières; dans la direction de deux villes importantes sur le Saint-Maurice, Shawinigan-Falls et Grand'Mère. La charte a été accordée par le Parlement fédéral, et le chemin a été construit jusqu'à Shawinigan-Falls; et en continue présentement la construction sur une distance de cinq ou six milles plus loin, jusqu'à la ville manufacturière plus importante de Grand'mère, Shawinigan-Falls a eu une population de 2,500 et Grand'mère une population de plus de 5,000 âmes. Ce sont deux villes manufacturières importantes qui utilisent les forces hydrauliques du Saint-Maurice à ces endroits particuliers. Elles ne sont pas éloignées l'une de l'autre, et l'objet de ce bill est de constituer une compagnie qui désire construire un chemin de fer partant du Grand-Tronc-Pacifique, dans le comté de Champlain et qui traversera ce comté en passant par les paroisses de Saint-Stanislas, Saint-Prospère, Saint-Nazaire et Mont-Carmel pour se terminer à Shawinigan-Falls. Laisant de côté la ville encore plus importante de Grand'mère, qui est située à quelques milles plus loin, et qui a une population de plus de 5,000 âmes. La définition du tracé de la ligne en question dans le bill est très vague. Le chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice doit se raccorder au Grand-Tronc-Pacifique en passant par la Vallée du Saint-Maurice, et en desservant ces deux villes importantes de Shawinigan et Grand'mère.

Mais par ce bill nous laisserions de côté le point le plus important de tout le district qui est Grand'Mère. Il est évidemment absolument contraire aux faits de dire que ce chemin de fer est pour l'utilité générale du Canada. Dans ces circonstances nous avons cru qu'il était important avant que le principe du bill soit adopté, de protester afin de réserver les droits de Grand'Mère. Peut-être que le promoteur du bill consentira à le modifier dans ce sens.

L'hon. M. BUREAU: Bien que je ne sois pas un des promoteurs de ce bill je puis dire que ce chemin de fer ne fera pas de concurrence avec celui de la vallée du Saint-Maurice. Celui-ci a par sa charte le droit de partir de Trois-Rivières pour se rendre à Shawinigan-Falls en passant par Grand'Mère, et continuer dans la vallée de la rivière Mattawan pour se relier au Transcontinental. A cette époque les promoteurs du chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice croyaient que le Transcontinental passerait plus au sud dans la vallée de la rivière Mattawan. Par sa charte le chemin de la rivière du Saint-Maurice ne pouvait pas se relier avec le Transcontinental avant d'avoir obtenu l'autorisation

de traverser la rivière Mattawan ou la rivière Saint-Maurice, conséquemment il fut décidé de le construire jusqu'à la ville de Grand'Mère, et la seule difficulté jusqu'à présent a été l'opposition de cette ville qui ne veut pas que le chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice se rende jusqu'à chez elle.

M. MONK: Cette difficulté n'a-t-elle pas été réglée?

L'hon. M. BUREAU: Elle l'a été après beaucoup de discussion. Mon honorable ami a dit que nous ignorions ou ne passions pas par la plus grande ville du comté qui a une population de quatre ou cinq milles âmes.

Je ne dis pas que c'est exagéré, mais si l'on veut comparer l'importance des deux villes, je dirai que les chutes de Grand'Mère ont une capacité de 40,000 chevaux. La ville de Grand'Mère a une industrie, la Laurentide Pulp Company, tandis que Shawinigan Falls a la Carbide Belgo, l'Aluminium Company et la Canadian Pulp and Paper Company, de fait, il y a cinq ou six industries à Shawinigan contre une à Grand'Mère, laquelle utilise toute la force hydraulique aujourd'hui disponible, et c'est là toute la force qui peut être développée à cette chute. Le but de ce bill est de relier le chemin de fer de la rivière du Saint-Maurice avec le Grand-Tronc-Pacifique, en passant par Shawinigan Falls avant d'atteindre Grand'Mère. La question qu'il fallait décider était de savoir à laquelle des deux villes le chemin de fer toucherait en premier lieu. Mais cette route a été adoptée parce que l'autre aurait été beaucoup plus coûteuse et beaucoup plus difficile à construire.

M. MONK: Mon honorable ami dit que l'objet de ce bill est de relier le chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice avec le Transcontinental. Tel étant le cas, aurait-il quelques objections à dire que le chemin, au lieu d'être vaguement décrit comme venant de la paroisse Sainte-Flore, s'unira au chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice à Grand'Mère? La paroisse de Sainte-Flore est une très grande paroisse qui a été détachée de la ville de Grand'Mère.

L'hon. M. BUREAU: Si l'on passait par Grand'Mère, il faudrait construire un pont sur la rivière Saint-Maurice qui coûterait entre \$75,000 et \$80,000.

M. MONK: Lorsque le chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice fut autorisé, il devait se rendre à Grand'Mère et il est construit jusque-là aujourd'hui, je crois.

L'hon. M. BUREAU: Non.

M. MONK: D'après ce que l'honorable député a dit, il semblerait que le chemin de fer atteindrait le Grand-Tronc-Pacifique,

des chutes mêmes de Shawinigan, sans passer par Grand'Mère. A mon avis, cela ne devrait pas être.

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

QUESTIONS.

BUREAU DE POSTE DE WESTVILLE (N.-E.)

1. Quelle est la superficie des trottoirs, des bordures de trottoirs et des rigoles, en béton, au bureau de poste de Westville, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse?
2. Quel est le nom de l'entrepreneur?
3. Quels sont les prix payés pour chaque classe d'ouvrage?
4. Quel est le montant payé ou à payer pour chaque classe d'ouvrage, et pour tout l'ouvrage?
5. Quelle est la superficie des avenues en gravier construites autour du bâtiment? A quel prix? Quelle somme a-t-on payée, et combien reste-t-il à payer pour l'ouvrage?
6. Quelle est la superficie de la chaussée conduisant de l'édifice à la gare? Quelle est la distance entre le bureau de poste et la gare du chemin de fer? Quels matériaux a-t-on utilisés pour cette chaussée?
7. Quels prix a-t-on payés pour cet ouvrage, et quel en est le coût total?
8. L'inspecteur a-t-il fait rapport sur la qualité des trottoirs, rigoles et des bordures de trottoirs construits pour ce bâtiment, et a-t-il trouvé l'ouvrage satisfaisant?
9. A-t-il fait connaître le fait que, en certains points, la surface des trottoirs est affaissée au-dessous du niveau convenable, et est maintenant onduluse au lieu d'être plane, et qu'elle est déjà brisée de ci et là?
10. L'inspecteur a-t-il fait rapport qu'on a construit une chaussée conduisant à la gare, et proposant qu'on payât le prix demandé par l'entrepreneur, \$478.80?
11. L'inspecteur du bureau de poste continue-t-il son inspection? Dans la négative, quand a-t-il cessé son inspection, et quelle est la somme totale qu'on lui a payée à titre d'inspecteur?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

- 1) 360 et 2-9 yards de superficie, en béton; 163 et $\frac{3}{4}$ pieds linéaires de bordures de trottoirs et de rigoles.
- 2) E. F. Munroe.
3. MM. E. F. Munroe, J. McDonald et J. P. Fraser ont été invités à soumissionner les travaux; deux soumissions ont été reçues au ministère; J. McDonald, trottoirs, \$2.65 par yard; E. F. Munroe, trottoirs, \$2.75 par yard; bordures de trottoirs et conduits, \$1.54 par pied linéaire. La soumission de McDonald a été acceptée, mais comme il a refusé d'exécuter les travaux, on a offert à Munroe \$2.65 par yard pour trottoirs et \$1.25 par pied linéaire, pour bordures de trottoirs et rigoles (prix indiqués par McDonald) et cette soumission a été acceptée.
4. Béton, \$954.59; bordures de trottoirs et rigoles, \$209.69. La totalité des sommes

M. F. D. MONK.

payées pour les travaux, y compris déblais pour le nivellement et pelouse, etc., et pour trois rangées de degrés en béton s'élève à \$1,396.38.

5. On a étendu du gravier dans la cour entre l'entrée du vestibule du bureau et la gare de l'Intercolonial, 30 yards à \$1.75; \$52.50.

6. a) Environ 180 pieds sur 50 pieds; 9,000 pieds de superficie. b) Du bureau de poste, jusqu'au point le plus rapproché de la gare, il y a environ 125 pieds. c) Remblai de pierre, de mâchefer et de gravier étendus au sommet.

7. La soumission pour le chemin est de \$100, pour remblai et nivellement, et de \$1.75 par yard pour gravelage du dessus.

8. Le commis administratif des travaux a attesté les comptes. M. Hewitt, architecte adjoint, dit, dans son rapport: "Les trottoirs sont finis, à notre satisfaction."

9. Non.

10. Oui.

11. a) Oui. b) \$1,893.50.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

M. BOYCE (par M. Blain) demande:

1. Quelle somme d'argent le Gouvernement a-t-il dépensée, jusqu'aujourd'hui, pour achat de tableaux formant partie de la galerie nationale des arts, à Ottawa?
2. Quelle somme consacre-t-on annuellement à cette fin?
3. A quel département la garde et le soin des tableaux se rattachent-ils?
4. Enlève-t-on quelquefois certains tableaux, de la galerie pour les prêter à quelqu'un? Dans l'affirmative, quelle règle le Gouvernement suit-il à l'égard de ces prêts?
5. Quelle est la nature de la surveillance ou du soin exercés sur les tableaux, et quelque habile fonctionnaire, digne de confiance, est-il préposé à ce service? Quelle pratique le Gouvernement suit-il à cet égard?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. \$40,998.
2. Il n'y a pas de crédit spécial affecté à l'achat de tableaux; au crédit inscrit au budget pour la galerie d'art national figurent l'entretien de l'édifice, les appointements du gardien et l'achat des tableaux. A la dernière session du Parlement, un crédit de \$15,000 a été affecté à la galerie d'art national d'Ottawa, et dans le budget de l'exercice en cours aujourd'hui devant la Chambre, figure une somme de \$10,000.
3. Le département des Travaux publics.
4. a) Oui, ces tableaux ont été prêtés aux présidents du Sénat et de la Chambre des communes ainsi que les portraits de leurs Majestés dans la Chambre des communes. b) Le principe adopté c'est qu'on ne peut emprunter de tableaux à la galerie qu'en vue de les installer dans quelque bâtiment civil d'Ottawa. Il y a un gardien chargé de la galerie d'art national, durant les

heures où le musée est ouvert au public; il y a aussi un curateur qui fait l'inspection de la galerie, reçoit tous les tableaux, veille à leur déballage et à leur installation.

VENTE DU FORT MALDEN.

M. J. A. CURRIE (par M. Blain) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de vendre le fort Malden, dans le comté d'Essex?

2. A-t-on vendu quelque partie de cette forteresse ou de ces travaux à quelques particuliers? Quels sont les acheteurs?

3. Le Gouvernement a-t-il reçu de quelques sociétés ou particuliers des représentations en vue de la conservation sous forme de parc ou autre, de cet endroit historique, si intimement lié à l'histoire des commencements du Canada?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Le fort Malden, comté d'Essex, a été vendu.

2. Oui. A John McLeod et à Andrew Borrowman; partie à John McLeod, le 28 novembre 1875, et partie à Andrew Borrowman, le 2 novembre 1886.

3. Nous avons reçu des représentations en vue de la nationalisation du fort Malden, mais jusqu'à présent, il n'y a encore rien de décidé.

NOUVEAUX CANONS POUR LES FUSILS LEE-ENFIELD.

M. J. A. CURRIE (par M. Blain) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de fournir, cette année, aux corps qui sont armés de la carabine Lee-Enfield, de nouveaux canons de fusil, en compensation?

2. Combien ces canons de fusil coûtent-ils au Gouvernement?

3. Si les corps en question ne peuvent obtenir ces canons de fusil et son obligés de les importer eux-mêmes de la Grande-Bretagne, devront-ils payer un droit?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice):

1. Il y aura un certain nombre de canons de fusils utilisables dans ce but.

2. \$5 approximativement. Droits acquittés.

3. Oui. Peu importe que ces canons de fusil soient importés par l'Etat ou par un simple particulier, dans les deux cas il faut acquitter le droit.

CLAIES DANS LA BAIE DE PASSAMAQUODDY.

M. DANIEL demande:

1. Quelle est la raison d'être de l'enquête actuellement faite par John F. Calder, inspecteur de pêcheries pour le district n° 1, province du Nouveau-Brunswick, au sujet de la propriété de certaines claies dans la baie de Passamaquoddy, comté de Charlotte?

2. Le ministre de la Marine et des Pêcheries sait-il que des déclarations de propriété, ainsi

qu'il est prescrit par décret en conseil du 6 avril 1908, ont été adressées aux préposés des pêcheries, avant le commencement de l'enquête?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. On avait représenté au ministère que la compagnie de Saint-Andrews (à responsabilité limitée), qui demandait des licences, bien que constituée en corporation au Nouveau-Brunswick, se compose en grande partie, sinon exclusivement, de citoyens des Etats-Unis; que cette compagnie a été formée dans le but d'éluider le règlement et que les claies, si on les autorisait seraient utilisées au bénéfice des citoyens des Etats-Unis.

2. Oui.

3. Le ministère n'a pas reçu de représentations portant qu'il existait quelques doutes sur le droit de propriété.

4. Oui. Wm Holt est un des plaignants et l'inspecteur des pêcheries pour le district a fourni beaucoup de renseignements de nature générale sur la question.

5. Pas pour le moment.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—AFFAIRE ANGUS GILLIS.

M. J. D. TAYLOR demande :

1. Le département des Chemins de fer et Canaux a-t-il reçu de Angus Gillis une demande de compensation à la suite de blessures reçues par lui alors qu'il était employé sur l'Intercolonial?

2. Dans l'affirmative, pendant combien de temps a-t-il été employé sur le chemin de fer, et à ou vers quelle date a-t-il été blessé?

3. Le département a-t-il suivi l'attitude prise par l'association de secours et d'assurance des employés de l'Intercolonial, ou a-t-il pu se renseigner au sujet de l'administration de cette association?

4. Le département, ou l'un de ses fonctionnaires, a-t-il écrit quant au requérant: "Quand une demande d'allocation pour incapacité totale a été faite, il a été averti qu'il serait tenu de subir un examen médical fait par l'examinateur-médecin de l'association. Il a refusé de remplir les instructions qui lui ont été alors envoyées"? Dans l'affirmative, le département sait-il que, sur réception de l'avis mentionné, et aussitôt qu'il lui a été possible de le faire, M. Gillis s'est rendu de Fernie, dans la Colombie-Anglaise, à Halifax (N.-E.), pour subir l'examen, et qu'il a obtenu du Dr Welsh un certificat d'incapacité physique, lequel certificat a été transmis par lui à W. C. Paver, secrétaire de l'association, à Moncton?

5. Le département a-t-il donné pour raison du refus d'accorder la demande de Gillis, que: "Il a laissé accumuler les contributions qu'il avait à payer"? Dans l'affirmative, le département sait-il que M. Gillis a continué de payer ses cotisations et contributions pendant plusieurs années après avoir quitté le service de l'Intercolonial, et discontinué ses paiements que lorsqu'il a été forcé de le faire, par suite de l'incapacité résultant des blessures reçues?

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

1. Oui.

2. M. Gillis est entré au service du chemin de fer en janvier 1887 et a démissionné le 30 avril 1898 (11 ans de service). Il prétend avoir été blessé le 18 décembre 1899.

3. Le département du chemin de fer n'a aucune autorité sur l'association de secours et d'assurance des employés de l'Intercolonial. Les directeurs qui administrent leurs affaires, sont élus par les employés qui les choisissent parmi eux.

4. (a) Oui; (b) M. Gillis n'a pas subi l'examen médical prévu par les règlements de l'association. Le seul certificat d'incapacité présenté a été le suivant: Halifax, 6 janvier 1903. "Le solliciteur déclare qu'il est tombé de la toiture d'un wagon en se frappant l'épaule contre un poteau et que depuis il ne peut plus se servir de son bras. Je crois cette déclaration. Il est tombé le 18 décembre 1899.

(signé) THOMAS D. WALSH, M.D.
Médecin-examinateur.

Le sujet de cette réclamation a été porté à la connaissance du comité général exécutif de l'association et la résolution suivante a été adoptée:

"Que M. Gillis, pour des motifs inconnus à ce comité, n'a pas fourni l'occasion d'examiner son cas suivant les règlements en vigueur. Que sa réclamation pour incapacité totale ne soit pas acceptée et qu'une copie de cette résolution soit envoyée à M. Gillis."

A la date du 3 mars 1903, une copie de cette résolution a été envoyée à M. Gillis. Après quoi Gillis n'a pas payé sa cotisation mensuelle et il a perdu son droit de sociétaire.

PHARE A L'ILE MARGAREE.

M. GEORGE TAYLOR (par M. Blain) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il dépensé quelques sommes d'argent au cours des deux dernières années pour un chemin conduisant de la rive à un phare, ou pour un quai a) à l'île Margaree, b) à l'île Chéticamp, comté d'Inverness (N.-E.)?

2. Qui est en charge des travaux? A quel salaire? Quels sont les titulaires, depuis combien de temps sont-ils employés et quel montant a été payé à chacun?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Une somme de \$121.25 a été dépensée pendant la saison de 1907-1908 pour réparer le chemin conduisant du rivage au phare sur l'île Margaree.

2. Le contre-maître des travaux était M. Alexander F. MacLellan, de Dunnegan. N.-E. dont le salaire était de \$2 par jour pendant 11 jours $\frac{1}{2}$. Les ouvriers dont les noms suivent ont travaillé à \$1.50 par jour chacun; R. MacRae pendant 10 jours $\frac{1}{2}$, Hugh

M. J. D. TAYLOR.

Macdougall pendant 10 jours D. G. MacLellan, 10 jours, A. V. MacRae 9 jours $\frac{1}{2}$, J. A. MacRae 9 jours, D. J. MacIsaac 8 jours $\frac{1}{2}$, A. L. MacIsaac 8 jours.

PRIMES POUR LA CONSTRUCTION DES NAVIRES EN ACIER.

M. CROSBY demande:

1. Combien de députations ont-elles approché le Gouvernement actuel insistant fortement sur la nécessité d'accorder une prime à la construction des navires en acier, dans le but de favoriser l'établissement de cette industrie?

2. En quelles années et à quelles dates telles députations ont-elles entrevu le Gouvernement?

3. Quelles promesses ces députations, ou l'une quelconque d'entre elles, ont-elles reçues du Gouvernement, ou de l'un quelconque de ses membres?

4. Quelle est l'intention du Gouvernement, ou quelle attitude le Gouvernement va-t-il prendre à l'égard de cette industrie de la construction des navires en acier si importante pour le Canada, et spécialement pour les Provinces maritimes?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

1 et 2. Aucune députation n'a été reçue dernièrement, mais durant les années précédentes des députations ont demandé des primes semblables.

3. Aucune assurance ne leur a été donnée excepté que la question serait étudiée avec soin.

4. Comme il a déjà accordé un encouragement important à l'industrie de l'acier, le Gouvernement n'a pas cru pouvoir cette fois recommander les primes additionnelles demandées par la députation.

BUREAU DE LA POSTE A UXBRIDGE.

M. SAMUEL SHARPE demande:

1. L'emplacement sur lequel sera construit le bureau de la poste de la ville d'Uxbridge, a-t-il été acheté?

2. Le titre a-t-il été accepté par le Gouvernement et l'argent payé?

3. Dans l'affirmative, quand seront commencés les travaux de construction?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Oui.

3. Aussitôt que le crédit sera voté.

SOUSSIONS POUR TRAVERSES SUR LE TRANSCONTINENTAL.

M. SAMUEL SHARPE demande:

1. Dans quels journaux, et pendant combien de temps, a été publié l'avis daté le 24 août 1907, demandant la livraison de 300,000 traverses dans le voisinage de la baie du Tonnerre, sur le chemin de fer transcontinental, pour laquelle livraison le contrat a été accordé à la Eastern Construction Company?

2. Combien de soumissions ont été reçues, qui étaient les soumissionnaires, et quels étaient le montant des soumissions?

3. La soumission acceptée était-elle faite sur la formule imprimée fournie par le bureau des commissaires du Transcontinental, ou était-elle écrite au dactylographe, et les prix étaient-ils marqués au dactylographe ou en encre?

4. A quelle date cette soumission a-t-elle été reçue?

5. Qui a ouvert les soumissions, et qui étaient présents lors de l'ouverture des soumissions?

6. Quelle sorte de traverses ont été livrées?

7. Ces traverses étaient-elles conformes aux exigences des devis?

8. S'est-il produit quelque difficulté au sujet de la qualité ou de la quantité de traverses livrées? Dans l'affirmative, comment la difficulté a-t-elle été réglée?

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

1. Dans le "Free Press", de Winnipeg, l'"Evening Herald", de Fort-William, le "Chronicle", de Port-Arthur, le "Miner and News", de Kenora, le "Times", de Fort-Francis, et le "Free Press", de Dauphin. Six fois, deux fois par semaine dans les quotidiens. Quatre fois, une fois par semaine dans les hebdomadaires.

2 et 3. La "Eastern Construction Company, Limited", a soumissionné pour les 300,000 traverses par lettre clavigraphiée avec les prix à l'encre à 55 cents pour les traverses de première et seconde qualités, à être livrées ainsi que demandé dans l'annonce, entre la bifurcation de l'embranchement de Thunder Bay du Grand-Tronc-Pacifique et du 82e mille du Transcontinental ouest. La soumission ne spécifie pas le pourcentage de chaque qualité et l'ingénieur en chef a demandé verbalement à la compagnie de fixer le pourcentage et elle a répondu par lettre clavigraphiée que la soumission était basée sur une fourniture de 40 p. 100 de la première qualité et 60 p. 100 de la deuxième qualité, mais elle fournirait 60 p. 100 de la première qualité à 65 cents et 40 p. 100 de la deuxième qualité à 55 cents et cette dernière offre a été acceptée.

3. M. John T. Horne a soumissionné pour 200,000 traverses, 60 p. 100 de la première qualité à 60 cents et 55 cents pour la deuxième qualité, la livraison devant être faite f. à b. sur chars au lac Long ou Canyon, qui est situé à l'extrémité ouest des 80 milles, ce qui n'était pas conforme à l'annonce et n'aurait pas fait l'affaire des commissaires.

4. 20 septembre 1907.

5. A une réunion du bureau de direction le 20 septembre 1907, à laquelle assistaient les commissaires Young, Reid et McIsaac, l'ingénieur en chef et le secrétaire.

6. 215,192 de première qualité et 84,808 de deuxième qualité.

7. Oui.

8. Non.

L'INSPECTEUR VÉTÉRINAIRE W. W. STORK.

M. BARR demande:

1. Quelle partie du pays a été visitée par M. W. W. Stork, inspecteur vétérinaire à Brampton, durant l'exercice terminé le 31 mars dernier?

2. Quelles sommes (en détail) ont été payées pour toutes les dépenses de M. W. W. Stork, inspecteur vétérinaire à Brampton, durant l'exercice terminé le 31 mars dernier?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Je demanderai à l'honorable député de laisser cette question en suspens comme avis de motion.

MESSAGES DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL RELATIFS AU BUDGET SUPPLÉMENTAIRE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) communique deux messages de S. Exc. le Gouverneur général.

M. l'Orateur donne lecture des messages ainsi conçus:

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 10 mai 1909.

GREY.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un état supplémentaire des sommes requises pour l'administration du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1909, et conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867, il propose cet état à l'examen de la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 10 mai 1909.

GREY.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un état supplémentaire des sommes requises pour l'administration du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1910, et conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867, il propose cet état à l'examen de la Chambre des communes.

L'hon. M. FIELDING propose que les messages de S. Exc. le Gouverneur général soient référés au comité du budget.

La motion est adoptée.

CLASSIFICATION DES FONCTIONNAIRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Que l'organisation et le classement des fonctionnaires, commis et employés de la Chambre des communes déposés devant la Chambre le 11 mars dernier soient approuvés et confirmés.

—Je demande à la Chambre de passer à l'examen des trois avis de motion qui sont inscrits depuis quelque temps aux Procès-Verbaux. La loi du service civil qui a été adoptée à la dernière session pourvoit à

un nouveau classement dans le service civil. La classification des employés, telle qu'elle existait alors a été remplacée par une nouvelle qui crée trois divisions dans le service civil, et dans chacune de ces divisions, une première et une deuxième subdivisions.

L'article 8 de l'acte passé à la session dernière prescrivait qu'aussitôt après l'entrée en vigueur du projet de loi, le 1er septembre 1908, ou le plus tôt possible après cette date, le sous-ministre dans chaque département procéderait à la classification de son propre personnel. L'article est conçu en ces termes :

Aussitôt qu'il sera possible après l'entrée en vigueur de la présente loi, le chef de chaque département fera déterminer et définir l'organisation de son département par décret en conseil, en tenant dûment compte du rang de chaque fonctionnaire ou commis suivant le cas.

Les membres de la députation qui occupaient un siège en cette Chambre à la session dernière se rappelleront qu'il s'est produit une discussion sur la question de savoir ce qu'on ferait du personnel de la Chambre des communes et du Sénat : fallait-il le placer sous l'empire de l'acte, ou le laisser en dehors. A la suite d'une assez longue discussion, tous tombèrent d'accord, je crois, qu'il serait opportun et convenable de placer le personnel des employés de cette Chambre sous le régime de l'acte. La même règle est applicable au Sénat. L'acte prescrit que la même classification doit être faite en ce qui regarde les employés de la Chambre des communes et du Sénat qu'en ce qui regarde les employés du service civil même. Bien entendu, dans l'espèce, la classification ne pouvait être faite par le Gouverneur en conseil, puisque ces employés ne relèvent pas du Gouverneur en conseil, mais relèvent directement de la Chambre; aussi la Chambre jugea-t-elle que la classification devrait être faite par la Chambre elle-même. Il fut prescrit dans l'article 45 de l'acte ce qui suit :

Toutes les fois qu'aux termes des articles 5, 8, 10 (alinéa b du paragraphe 1), 21, 22, 23, 24, 26 (paragraphe 2), 32, 33, 36 et 37 (paragraphe 4), du présent acte, ou aux termes de l'acte du service civil il est permis ou ordonné qu'une initiative sera prise par le Gouverneur en conseil ou par décret en conseil, cette initiative, en ce qui regarde les fonctionnaires, commis et employés de la Chambre des communes et du Sénat, sera prise par la Chambre des communes ou le Sénat, suivant le cas, par voie de résolution.

La classification a été préparée par le comité d'économie interne, et on la trouvera dans les procès-verbaux du 11 mars dernier, n° 36. La résolution que je prie maintenant la Chambre d'adopter, en dernière instance, se trouve reproduite à la page 351

Sir W. LAURIER.

des procès-verbaux. La tâche a été un peu délicate d'exécution, mais elle me paraît avoir été exécutée avec le plus de soin possible, et en somme il n'est arrivé que fort peu de plaintes à mes oreilles.

L'hon. M. FOSTER: Je prie le premier ministre de dire quelle règle a servi de guide dans la classification et quels sont ceux qui l'ont opérée.

Sir WILFRID LAURIER: M. l'Orateur et M. le greffier.

L'hon. M. FIELDING: Elle a été opérée surtout par M. l'Orateur et M. le greffier, mais ultérieurement en collaboration avec le comité d'économie interne.

L'hon. M. FOSTER: Il est certaines observations que j'aimerais à faire avant de passer à l'examen des articles en comité.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne me propose pas d'inviter la Chambre à se déclarer en comité, à moins que l'honorable député ne le désire.

L'hon. M. FOSTER: Je ne vois pas comment nous pouvons le discuter en tous sens si nous ne nous déclarons pas en comité.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

(Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution.)

L'hon. M. FOSTER: Il est certaines observations générales que je tiens à faire. En premier lieu je vois figurer le nom du sergent d'armes, le colonel Smith, qui a été depuis 1859, je pense, un employé du Gouvernement. Les fonctions de sa charge sont définies par l'article 63 du règlement de la Chambre des communes, et sont, j'imagine, les mêmes que celles qu'il a toujours exercées. Les appointements projetés du sergent d'armes sont au chiffre de \$3,300, de même que ses appointements antérieurs. Une note explicative nous dit que les appointements antérieurs de \$3,300 comprennent des appartements dont la valeur locative est estimée à \$800, et dans le chiffre des appointements projetés on estime également à \$800 la valeur locative des appartements, sommes que l'on déduit de celle des appointements; de sorte que le sergent d'armes se trouvait à recevoir, et se trouve à recevoir encore aujourd'hui, \$2,500 d'appointements en argent. Il semble que les appointements du sergent d'armes, fonctionnaire qui a été si longtemps au service de la Chambre et du Gouvernement, et qui a rempli ses devoirs avec une inlassable fidélité, auraient pu être augmentés, surtout si l'on considère que depuis de longues années il n'a été à peu près rien ajouté à son traitement. D'autres employés de la Chambre reçoivent de fortes augmentations, et on ne voit guère de bonnes raisons pour que le plus ancien et l'un des plus capables des

employés de la Chambre ne reçoive pas une augmentation d'appointements. On aurait moins de raison de trouver à redire si le sergent d'armes avait reçu de l'avancement dans le passé, mais voilà de longues années qu'il n'a reçu à peu près aucune augmentation. Si je suis bien renseigné, le local assigné au sergent d'armes est moins spacieux qu'autrefois, mais on continue de le débiter de \$800 par année en raison des appartements qu'il occupe. Sans doute, le très honorable premier ministre ne voudrait pas commettre d'injustice à l'égard d'aucun employé de la Chambre, mais j'aimerais à savoir pourquoi on en a agi de la sorte.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette beaucoup de ne pouvoir expliquer le détail du projet de résolution que j'ai été appelé à présenter à la Chambre. Si je comprends bien, l'affaire a été réglée par le greffier et plus tard par le comité d'économie interne.

L'hon. M. FOSTER: Dont le très honorable premier ministre fait partie.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'en fais pas partie. Il est difficile dans une affaire de cette nature de poser une règle invariable; je crois que le sergent-d'armes est un employé méritant et pour ma part, je serais heureux de ratifier tout ce qu'on pourrait faire pour lui. Il est vrai que le sergent d'armes est un ancien employé, mais je suppose qu'il en est de même dans cette Chambre que dans les Ecritures: les ouvriers de la onzième heure reçoivent autant que ceux qui travaillent depuis le matin. J'ignorais que les appartements du sergent d'armes ne fussent pas les mêmes qu'autrefois; je sais qu'il y a quelques années il a bien voulu céder une de ses chambres à un des membres du cabinet, et je ne saurais dire si elle lui a été rendue ou non depuis la construction de l'aile nouvelle. Quoi qu'il en soit, ceux qui ont préparé ce projet de résolution ont jugé que les appartements avaient une valeur locative de \$800. Quant à moi je n'en sais rien, il m'est impossible de dire si c'est trop ou trop peu.

L'hon. M. FOSTER: Quelqu'un doit répondre de cette classification, et c'est le premier ministre qui a déposé le projet de résolution; le greffier de la Chambre n'est pas autorisé à donner à la députation les éclaircissements nécessaires; mais sûrement le premier ministre ne saurait se borner à dire qu'il ignore pourquoi la classification a été ainsi faite. La chose a dû être faite, ou on a dû se dispenser de la faire, pour une raison quelconque, et il est du devoir du premier ministre de nous expliquer pourquoi.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois qu'il n'y a pas de changement.

L'hon. M. FOSTER: Il y a ce changement-ci: que d'autres employés qui font partie du service depuis bien moins longtemps et qui certainement n'ont pas été plus utiles, ont reçu de fortes augmentations. Il est difficile, nous dit le premier ministre, de poser une règle générale; mais assurément il faudrait mettre un peu d'esprit de suite dans une classification comme celle-ci.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député (M. Foster) ne se rend probablement pas compte que les employés de la Chambre des communes ne faisaient pas partie du service intérieur avant l'entrée en vigueur de la loi votée l'année dernière relativement au service civil. Puis le département de la Justice exprima nettement l'opinion, opinion qui a été prise pour règle depuis, qu'à la date du 1er septembre 1908, tous les employés et fonctionnaires du service extérieur devaient être classés suivant le chiffre des appointements qui leur étaient attribués dans le temps. Ils ont été incorporés dans la division et la subdivision correspondante aux chiffres de leurs appointements à la date du 1er septembre. Je ne suis pas parfaitement renseigné en ce qui regarde les employés de la Chambre des communes; mais je crois que le 1er septembre dernier le sergent d'armes recevait \$2,500 d'appointements, en plus de l'usage d'appartements dont la valeur locative était estimée à \$800 par année. Aux termes de la décision du département de la Justice, si l'on n'avait tenu compte que du chiffre des appointements du sergent d'armes à cette date, il aurait fallu l'inclure dans la classe dont les appointements varient de \$2,100 à \$2,800; mais, monsieur l'Orateur et monsieur le greffier de la Chambre, ainsi que le comité d'économie interne jugèrent qu'il serait injuste d'en agir ainsi; et ils ajoutèrent au chiffre de ses appointements, soit \$2,500, le chiffre du loyer de ses appartements, soit \$800, les portant ainsi nominalement à \$3,300.

Dès lors, à la date du 1er septembre, le sergent d'armes jouissait d'appointements au chiffre de \$3,200, et aux termes de la décision du département de la Justice, il fut compris dans la classe dont les appointements varient de \$2,800 à \$4,000. Si le sergent d'armes, ou aucun autre fonctionnaire avait été porté d'une subdivision inférieure à une subdivision supérieure, ses appointements auraient pu être relevés jusqu'au minimum des appointements de cette subdivision supérieure. Mais s'il se trouve à figurer dans une certaine subdivision sans y avoir été promu de la subdivision inférieure, ses appointements doivent rester au chiffre où ils étaient le premier septembre. Je ne comprends pas comment, aux termes de la loi, la Chambre pourrait actuellement augmenter ou

changer les appointements. Sans doute, la Chambre peut en tout temps par le moyen d'un crédit spécial inscrit au budget ajouter aux appointements de ces fonctionnaires; mais aux termes d'un projet de résolution et d'une classification comme ceci, je ne pense pas que nous puissions faire plus que d'opérer la mutation des employés du service extérieur au service intérieur au chiffre d'appointements attribués à chacun à la date du premier septembre.

L'hon. M. FOSTER: Voyons un peu comment les choses se passent. M. Laplante était sous-greffier de la Chambre des communes à la date du premier septembre 1908, et ses appointements étaient alors de \$2,800. Or, il est porté dans cette classification à \$3,500. Si l'explication du ministre est correcte, comment se fait-il qu'on ait pu accorder une augmentation d'appointements dans le cas du sous-greffier?

L'hon. M. FISHER: Si cette affirmation est exacte, je n'y comprends rien.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il expliquer cet autre cas: M. Lucien Dubé retirait des appointements de \$1,350 à la date du 1er septembre 1908.

On lui attribue ici \$1,550 d'appointements. Si cette règle posée par le ministre de l'Agriculture doit être la règle, comment cela a-t-il pu se faire? La Chambre se rappellera très bien une tentative qui a été faite ici le dernier jour de la dernière session par l'Orateur et le greffier, pour augmenter des appointements et faire des promotions sans la moindre autorisation législative. Et en s'efforçant d'augmenter des appointements sans qu'un crédit fut voté, ils se proposaient d'augmenter les appointements du greffier et de quelques autres. La Chambre se rappellera que nous avons discuté cette question et que l'Orateur, et le ministre des Finances, je crois, ont tous deux décidé qu'il n'y avait pas de crédit. L'Orateur a d'abord prétendu qu'il resterait assez de soldes provenant du non paiement d'appointements autorisés par la Chambre, dont le total permettrait de faire ces promotions et de payer ces suppléments, mais, renseignements pris, je crois qu'il s'est trompé, parce que la question a été soumise à la Chambre, et il est certain qu'il nous fallait d'abord obtenir l'autorisation législative pour faire ces promotions et payer ces suppléments, et cette autorisation n'existait pas. Finalement, la Chambre en est venue à la conclusion que cela ne pouvait être accepté qu'à titre de recommandation et ne pouvait être mis à effet. Je me rappelle parfaitement ce qui s'est passé alors, et je suis bien certain que l'impressoin produite alors et qui subsiste encore, était que la prétention à l'effet que ces promotions pouvaient être

M. S. A. FISHER.

faites, que ces suppléments pouvaient être payés sans une formelle autorisation législative a été abandonnée. Nous avons compris que rien ne pouvait être fait jusqu'à ce que le Parlement, à la session suivante, ait voté les dotations nécessaires. Alors, le Parlement pourrait se prononcer sur l'opportunité de mettre ces recommandations en vigueur.

Il n'est pas agréable de discuter ces questions qui intéressent nos propres employés, mais il nous faut parfois faire des choses désagréables, et, pour ma part, je propose que nous discutions franchement cette question. Je regrette qu'il en soit ainsi, mais autant vaut le faire ici et le faire franchement, que de discuter les appointements des départements du dehors dont les employés ne sont pas devant nous. Inutile de dire qu'en discutant ceci je n'ai aucune animosité contre l'un ou l'autre. Je me place au simple point de vue de ce que je considère comme étant la justice égale et le franc-jeu pour tous.

L'hon. M. PUGSLEY: En ma qualité de membre de la commission de l'économie intérieure, j'ai certainement agi d'après la théorie que, sauf les cas d'employés dont les appointements ont été augmentés parce qu'ils ont été classés à un rang plus élevé, tous les autres ont dû entrer aux appointements qu'ils recevaient le 1er septembre dernier et c'est en adoptant cette interprétation de la loi que la commission a agi relativement au sergent d'armes. On m'a informé qu'en calculant les appointements du sergent d'armes, son logement a été estimé à \$800. Si l'on ajoute à cela les \$2,500 qu'il a reçus jusqu'alors cela fait \$3,300, et si mon honorable ami veut regarder à la page 351 des Procès-Verbaux du 11 mars, il verra que les anciens appointements y sont portés à \$3,300 et les nouveaux à \$3,300. Nous avons cru que nous ne pourrions augmenter cela. Je crois que la loi est formelle et que nous n'avions pas le pouvoir de l'augmenter. Pour ma part, je ne suis pas prêt à dire que, si nous en avions eu le pouvoir, je n'aurais pas été en faveur de l'augmentation de ces appointements, mais j'ai tout simplement agi d'après la théorie que nous n'en avions pas le pouvoir.

M. LENNOX: Ne pourriez-vous pas l'augmenter en exigeant un loyer moins élevé et en ajoutant la différence aux appointements?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce serait probablement là faire ce que nous n'avons pas le droit de faire si le logement vaut ce prix. S'il vaut moins, naturellement nous devrions en réduire le prix, mais si j'en crois mes renseignements, le logement vaut réellement \$800 par année.

M. R. L. BORDEN: Que signifient les expressions "salaire antérieur" et "salaire projeté."

L'hon. M. PUGSLEY : Le salaire antérieur est le salaire que l'employé touchait avant l'entrée en vigueur de la loi du service civil, le 1er septembre.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris le ministre de l'Agriculture, il considère que le salaire antérieur ne saurait être augmenté.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami a dû ne pas comprendre une partie des remarques du ministre de l'Agriculture. Le salaire antérieur ne saurait être augmenté à moins qu'un employé ne soit, en vertu de la classification, placé dans un rang dont le minimum est plus élevé que le salaire qu'il a reçu jusqu'alors. Dans ce cas, il aurait le minimum du salaire, mais dans tous les autres cas où son salaire antérieur serait plus élevé que le minimum de la classe où il entrerait, il y entrerait au salaire qu'il recevait antérieurement et nous ne pourrions pas augmenter ce salaire. Les appointements du greffier suppléant sont fixés dans la première colonne à \$3,500 et les appointements actuels sont donnés comme étant de \$3,500. Est-ce que mon honorable ami prétend que les appointements du greffier suppléant étaient moindres que \$3,500 avant le 1er septembre?

L'hon. M. FOSTER : Je dis qu'ils l'étaient.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce n'est pas ainsi que je le comprends.

L'hon. M. FOSTER : Si je comprends bien, le 1er septembre 1908, les appointements du greffier suppléant étaient de \$2,800. Je crois qu'il n'y a pas de moindre doute à ce sujet. S'il n'en est pas ainsi, pourquoi l'Orateur, le dernier jour de la session dernière, a-t-il proposé une augmentation de \$700, puis renoncé à cette augmentation parce qu'il n'y avait pas de crédit législatif?

L'hon. M. PUGSLEY : On n'a pas renoncé à cette augmentation. Les appointements ont été fixés à \$3,500 avant la fin de la dernière session du Parlement, qui, comme le sait mon honorable ami, s'est terminée en juillet.

M. LANCASTER : Quels étaient-ils avant cette date?

L'hon. M. PUGSLEY : Ils étaient de \$2,800. si je comprends bien. La question est de savoir si, à tort ou à raison, ils ont été portés à \$3,500 avant le 1er septembre. Comme ils étaient de \$3,500 lorsque la loi du service civil est entrée en vigueur, nous l'avons nécessairement fixée à \$3,500. Nous ne pouvions l'augmenter. Nous ne pouvions le porter à \$3,550 ou à \$3,525. Nous n'avons pas cru non plus que nous pouvions ajouter un seul dollar aux appointements du sergent d'armes. Mais prenez le

cas de l'employé suivant : J. R. E. Chapeau. Ses appointements antérieurs étaient de \$2,500, mais comme il a été classé dans la première division, subdivision A, le minimum des appointements dans cette classe étant de \$2,800, ses appointements, par l'effet de la loi, se sont immédiatement élevés à \$2,800. Nous n'aurions pu les fixer à \$2,825, nous avons dû les laisser au minimum d'appointements appartenant à cette classe et mon honorable ami verra que c'est là le principe qui nous a guidés en toute cette affaire. Je répète qu'en ce qui concerne les appointements du sergent d'armes, on m'a informé que la valeur attribuée à son logement a été fixée à \$800 et qu'elle est restée à ce chiffre depuis nombre d'années. Cela sera important plus tard, lorsque le sergent d'armes demandera sa retraite, vu que les \$800 compteront comme partie de sa rémunération, dans le calcul de son allocation de retraite. Si j'ai bien compris, cette estimation est celle que le sergent d'armes lui-même a faite de la valeur de son logement. Nous avons trouvé son salaire à \$3,500 et nous l'avons laissé à ce montant, convaincu que nous n'avions pas le pouvoir de l'augmenter.

L'hon. M. FOSTER : Je vais tout simplement rappeler en détail ce qui s'est passé. Nous étions aux derniers jours de la session, le 18 juillet, je crois. Nous votions des crédits et nous nous préparions pour l'adoption, en dernière épreuve. L'idée me vint de demander s'il y avait des augmentations, promotions ou changement autres que ceux dont nous avions parlé, dans le département ou dans le personnel de la Chambre. L'Orateur dit alors qu'il y en avait. Je demandai des détails et je constatai qu'il y avait 14 ou 15 ou 16 autres, augmentations d'appointements ou promotions comportant des augmentations. J'ai eu les renseignements un à un, au sujet des augmentations, etc. Alors, qu'est-il arrivé? Je cite maintenant les Débats :

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur nous dira-t-il sur quel crédit il prend ces augmentations?

M. l'ORATEUR : On devra les voter.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce que monsieur l'Orateur fait ces nominations et ces augmentations avec l'intention d'attendre à la prochaine session pour qu'un vote vienne les sanctionner?

M. l'ORATEUR : Oui, c'est notre intention.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce la manière ordinaire de procéder? Il me semble qu'il est d'usage d'obtenir d'abord l'autorisation et de faire la nomination ensuite. Il se peut qu'avec le nouvel Orateur suppléant, nous adoptions une règle différente.

M. l'ORATEUR : Nous pensons qu'il y aura assez d'argent pour cela.

L'hon. M. FOSTER : Mais il n'a pas été voté de crédit à cette fin.

M. l'ORATEUR : Non, mais il y a les sommes votées d'une manière générale pour les traitements de la Chambre. En attendant nous avons consigné cela au procès-verbal de la commission d'économie interne, comme proposition faite au Gouvernement. La chose, bien entendu, devra être traitée de la manière ordinaire.

L'hon. M. FOSTER: Avez-vous compris dans ces augmentations tous les employés qui ont quelque chose à faire avec la Chambre?

M. l'ORATEUR : Je ne dirai pas tous, mais un bon nombre. Quelques-uns de ces cas sont en suspens depuis un an ou deux, d'autres se sont présentés au cours de cette session. Pour le reste, les employés n'ont pas demandé d'augmentations cette année.

Le soir, lorsque nous en fûmes arrivés à l'adoption en dernière épreuve, je soulevai de nouveau la question et au cours du débat, je suis très certain que nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il faudrait tenir ces augmentations en suspens jusqu'à ce qu'un crédit supplémentaire ait été voté. M. l'Orateur a fait remarquer qu'il restait à même les appointements en général un solde suffisant, mais mon honorable ami le ministre des Finances sait que si la Chambre vote une somme pour les salaires en général des messagers et des commis de la session, et si cette somme n'est pas utilisée, l'Orateur et la commission d'économie intérieure n'a pas le droit d'augmenter les appointements des commis permanents et des fonctionnaires de la Chambre et de les payer à même ce surplus. Le grand moyen de contrôle que possède la Chambre c'est qu'il faut qu'elle vote l'argent avant qu'il soit payé. Il vous faut d'abord avoir le nom de celui qui doit être promu puis voter la somme nécessaire pour pourvoir à sa promotion. Il n'y a pas d'autre moyen. Nous en sommes arrivés à cette conclusion et le Parlement a été prorogé avec cette entente. Il ne saurait y avoir aucun doute là-dessus. S'il en est ainsi, ces augmentations ne devraient être que des recommandations de la commission de l'économie intérieure qui ne pouvaient être mises à effet qu'après le vote des crédits, lequel vote ne pouvait avoir lieu avant la session actuelle.

Aucun crédit n'avait été voté pour des augmentations remontant au 1er septembre 1908 et par conséquent on ne pouvait pas prétendre que l'augmentation devait prendre effet à cette date, dans le cas que j'ai mentionné.

L'hon. M. FIELDING: Concernant la question d'une allocation au sergent-d'armes, pour un appartement, j'ai toujours compris que cela a été fait, non seulement avec son consentement, mais à sa demande, afin que, plus tard, quand il voudra prendre sa retraite, cette allocation soit incluse dans son traitement, pour déterminer le chiffre de sa pension. Mon honorable ami

M. G. E. FOSTER.

voit l'importance de ce changement, au point de vue du sergent-d'armes, qui en est lui-même très satisfait.

Au mois de juillet 1908, la commission de l'économie interne, dans l'exercice de ses attributions, a fait rapport que le traitement du sous-greffier devait être porté à \$3,500, à partir du 1er septembre dernier. Mon honorable ami soulève un point de droit sur lequel je ne me prononcerai pas; mais dans le budget supplémentaire de la présente session, pour le dernier exercice, il y avait un crédit pour augmenter de \$700, le traitement de M. Lapointe, depuis le 1er avril 1908. Par conséquent le Parlement a voté ce traitement. Il paraîtrait que le Parlement n'a voté ce traitement qu'à compter du 1er septembre, et sur ce point, je n'exprimerai pas d'opinion. On a demandé au Parlement de voter l'argent et il l'a voté. Il a décrété que l'augmentation daterait du 1er avril 1908. Ce crédit se trouve dans le budget supplémentaire, pour l'exercice expiré le 31 mars 1909.

Par ce vote, le Parlement a confirmé la décision de la commission de l'économie interne. Quant à la situation exacte qu'occupait M. Lapointe le 1er septembre dernier, c'est un point à discuter.

L'hon. M. FOSTER: Le même jour, le 18 juillet, sur le vote définitif de l'item:

Chambre des communes.—Autre somme requise pour les commis parlementaires, \$15,000.

J'ai fait remarquer que nous n'avons pas le droit d'augmenter un traitement spécial au moyen d'un crédit général. Permettez-moi de citer ce que j'ai dit:

Je désire insister sur ce que j'ai dit cet après-midi, à savoir que je ne trouve rien dans les annales du Parlement qui autorise les augmentations d'appointements à prendre sur un crédit général ou sur ce qui en reste. Aucun département ne peut, à l'insu du Parlement, augmenter une douzaine ou une vingtaine de commis, parce qu'un crédit général n'a pas été épuisé. L'usage a toujours été de s'adresser au Parlement et de demander l'ouverture d'un crédit spécial, avant d'augmenter un commis dont il a voté les appointements. Je ne vois pas qu'il soit possible, dans le cas de la Chambre des communes plus que dans le cas d'un département, d'augmenter la rétribution d'un certain nombre de commis, sans obtenir l'autorisation du Parlement et de faire commencer cette augmentation à une date ultérieure.

Je ne tiens pas ce langage dans le dessein de m'opposer aux augmentations qu'on accorde aux employés de la Chambre, mais j'énonce un principe qui me paraît parfaitement clair et défini et je regretterais que les Communes elles-mêmes fissent table rase d'une des règles fondamentales du Parlement.

Avec sa prudence habituelle, le ministre des Finances répondit:

La procédure à suivre en pareil cas semble douteuse. Je me demande s'il n'y a pas de précédents, bien que je ne veuille pas affirmer qu'il soit sage de payer ces augmentations à

même des crédits généraux. La question se présente à moi pour la première fois et je l'étudierai. Nous n'entendons pas nous écarter des règles de la sagesse en pareille matière.

L'hon. M. FOSTER: Je ne crois pas qu'il y ait de précédent et j'obéis au même sentiment qui anime le ministre des Finances et il serait regrettable qu'il en fût autrement.

La question en resta là. Maintenant raisonnons franchement. Quand cette proposition fut soumise à la Chambre, sur un rapport antérieur de la commission de l'économie interne, le Parlement n'avait aucun droit d'augmenter ces appointements. Nous sommes tous d'accord sur ce point et nous en avons la preuve dans le fait que cette année, le ministre des Finances a présenté un budget supplémentaire à cette fin. Alors, je considère que ce n'est pas régulier et que c'est s'écarter des règles bien établies, que de venir, six ou huit mois après que cette proposition a été faite, faire autoriser ce classement par le Parlement et dire qu'au 1er septembre 1908 le traitement de M. Laplante, par exemple, était de \$3,500. A cette date, il était payé à raison de \$2,800 par année. C'est ce qu'il recevait; il ne touchait et ne pouvait toucher rien de plus; et il a retiré tout ce qu'il lui était dû à cette date. Par conséquent, cette procédure est irrégulière.

M. W. F. MACLEAN: En d'autres termes, l'état soumis n'est pas exact.

L'hon. M. FOSTER: Je maintiens qu'il est inexact. Les mêmes remarques s'appliquent à M. Dubé. Son traitement, à cette date, n'était pas de \$1,350 par année. La commission de l'économie interne avait proposé que son traitement fût porté à \$1,350, mais le Parlement n'avait pas voté de crédit à cet effet, et par conséquent il ne pouvait pas le toucher et ne l'a pas touché. Il touchait cette somme moins l'augmentation pour laquelle une crédit a été voté en 1909. Puis dans la question du logement, comment se fait-il qu'on fournit un logement à M. Dubé sans rien déduire de son traitement? Dans le cas du sergent-d'armes, il paie le loyer des pièces qu'il occupe; ce loyer est déduit de son salaire. D'après ce que je comprends, M. Dubé a huit pièces à sa disposition; pourquoi un employé de la Chambre aurait-il gratuitement huit pièces à sa disposition. Le sergent-d'armes paie \$800 par année pour les pièces qu'il occupe. Pourquoi cette distinction? M. Laplante occupe aussi des chambres pour lesquelles il ne lui est rien déduit de ses appointements. Tout cela doit être pris en considération. Ces détails ont été trop négligés par le passé. L'état fourni est inexact dans le cas de M. Dubé et de M. Laplante, puisqu'au 1er septembre 1908 ils ne recevaient et ne touchaient pas ces appointements. Naturellement, si l'on veut voter des lois avec effet rétroactif,

on peut remonter à dix ans pour amener le traitement d'un fonctionnaire au chiffre voulu, mais je crois que ce ne serait pas une bonne règle à adopter.

Sir WILFRID LAURIER: Au début de ses remarques, mon honorable ami a demandé quelles règles on avait suivies dans la préparation de ce classement. D'après ce qui vient d'être dit je comprends que les ministres qui font partie de la commission de l'économie interne et qui, avec le concours des fonctionnaires de la Chambre, ont préparé ces résolutions, pensaient qu'il ne pouvait pas y avoir d'augmentations, que la loi ne leur permettait pas d'en accorder. Dans le cas de M. Laplante, c'est une question de savoir s'il y a eu une augmentation légale. La commission de l'économie interne, en fixant ses appointements à \$3,500, se guidait sur ce qu'elle avait devant elle—la résolution qui portait ses appointements à ce chiffre. Bien que telle ait pu être l'intention de la commission, il n'a pas été donné de sanction légale à cette intention. C'est un point qui devra être discuté plus tard.

L'hon. M. FOSTER: Ce point est-il réglé? Je ne parle pas aujourd'hui de la suffisance ou de l'insuffisance des appointements; je parle du malentendu en vertu duquel ils ont été indiqués ici. L'honorable premier ministre comprendra que si la commission de l'économie interne, sur la recommandation de l'ex-Orateur et du greffier, avait demandé un crédit, cette année, pour augmenter de \$400 ou \$500 le traitement du sergent-d'armes, le cas aurait été exactement celui des deux autres.

Quelle était l'intention de ceux qui, en premier lieu, ont recommandé une augmentation pour le sergent-d'armes, après ses longs états de services? Bien que les membres de cette Chambre aient besoin de se guider sur les propositions des commissions, ils doivent voir à ce que justice soit rendue à leurs employés.

Parce que la commission a proposé une augmentation dans un cas et n'en a pas proposé dans l'autre, ce n'est pas une raison pour que la Chambre ratifie ce passe-droit. Ma prétention est que la seule chose à faire, c'est de mettre tous ces employés au salaire qu'ils recevaient le 1er septembre dernier, et je crois que le ministre de la Justice admettra que c'est la seule procédure régulière à suivre. Alors la Chambre des communes, en conformité de ses règlements et des dispositions de la loi sur le service civil, si c'est nécessaire, décidera quelles sont les augmentations et les avancements qu'il est à propos d'accorder.

Je pourrais citer encore un ou deux autres exemples. Prenons celui du greffier anglais du journal de la Chambre. Le greffier français est un vieil employé qui a été nommé en 1869, et qui occupe sa position actuelle depuis 1887, je crois. C'est un excellent

fonctionnaire qui s'acquitte très bien de ses devoirs, autant que je sache; je veux parler de M. J. R. E. Chapleau. Je n'ai rien à dire contre lui. Ses anciens appointements étaient de \$2,500, et ses appointements actuels sont de \$2,800, ce qui le met dans la classe dont les appointements maximum sont de \$4,000. Mais, à ses côtés, il y a le greffier du journal anglais de la Chambre, M. A. G. D. Taylor, qui fait partie de l'administration depuis 1849. M. Chapleau est le greffier du journal français, et M. Taylor le greffier du journal anglais. Leurs attributions sont aussi importantes les unes que les autres; et je n'établis aucune comparaison entre eux. Mais on a laissé de côté M. Taylor, qui est au service du pays depuis 1849, qui s'est toujours acquitté des devoirs de sa charge consciencieusement et à la satisfaction de la Chambre; il est maintenant un homme âgé qui n'a plus que quelques années devant lui. Pourquoi reste-t-il à son même salaire, pendant que le greffier du journal français reçoit une forte augmentation qui le fait passer dans une classe supérieure, avec la possibilité d'atteindre à un traitement encore plus élevé.

L'augmentation accordée à M. Chapleau ne paraît pas juste, comparée au traitement accordé aux autres employés. Beaucoup d'autres cas présentent les mêmes objections, mais j'ai cité les trois ou quatre plus importants qui me semblent demander des explications.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami observera que le traitement de M. Chapleau est augmenté de \$300 et celui de M. Bowles également. M. Chapleau et M. Bowles sont d'anciens et précieux employés de la Chambre. Je puis en dire autant de M. Taylor, et pour ma part, j'aurais été en faveur de lui accorder de l'avancement. Mais la grande difficulté, c'est de trouver une règle pour se guider dans ces questions. Je regrette que M. Taylor n'ait pas reçu une augmentation de \$300.

Quand cette question a été portée à mon attention, nous avons essayé de faire pour le mieux, nous avons essayé de rendre justice à chacun, et je crois que nous y sommes parvenus. Mon honorable ami dit que dans les appointements du sergent-d'armes, on supprime \$800 pour le loyer de son appartement. On n'a rien fait de ce genre dans le cas de M. Dubé qui reçoit une augmentation de \$200 et qui occupe, je crois, plusieurs chambres. Autant que je puis le croire, le chef des messagers, M. Dubé, et M. Carleton, ont toujours eu ces chambres. Si le loyer n'a pas été compris dans le salaire, c'est parce que M. Dubé ne l'a pas demandé, tandis que le ministre des Finances me dit que le sergent-d'armes lui-même a demandé à avoir une simple augmentation d'appointements pour des

M. G. E. FOSTER.

motifs que je peux apprécier et qui sont très justes. Mais mon honorable ami se plaint qu'une augmentation a été donnée à quelques-uns tandis qu'elle n'a pas été accordée à d'autres.

L'hon. M. FOSTER: Qui avait des états de service plus longs ou aussi longs?

Sir WILFRID LAURIER: J'ignore les motifs qui ont dirigé la commission de régie interne quand elle a préparé ce tableau. Je pense qu'elle a voulu que le service soit systématisé. Quant à M. Laplante, je crois que la critique à son sujet n'est pas qu'il reçoit trop, mais que le sergent-d'armes ne reçoit pas assez.

L'hon. M. FOSTER: Si vous devez établir une comparaison, nous devons considérer la durée des services et à ce point de vue, je crois que le traitement de M. Laplante est trop élevé. Je crois que l'impression générale est que le salaire du sergent d'armes n'est pas ce qu'il devrait être, et que par conséquent on a commis une injustice. Je suis heureux de voir également que le premier ministre est d'accord avec moi au sujet de notre vieux serviteur, M. Taylor. C'est là un cas plus pénible.

L'hon. M. SUTHERLAND: S'il m'est permis de donner mon opinion personnelle, après avoir été Orateur pendant quatre ans, je dirai que la position de sergent-d'armes et celle d'assistant greffier ne peuvent pas être comparées en tant qu'il s'agit du travail et de la responsabilité. La situation de sous-greffier exige une grande somme de connaissances techniques que la position de sergent-d'armes n'exige point. Suivant moi, la place d'assistant greffier devrait être payée plus cher, malgré qu'il soit regardé comme un fonctionnaire d'un rang inférieur à celui de sergent-d'armes. Suivant moi, le traitement actuel de \$3,300, y compris le logement, est suffisant étant donné la responsabilité et l'ouvrage qui incombent au sergent-d'armes. Quant à M. Taylor, il y a ceci à dire qui n'a pas encore été expliqué à la Chambre, et qui a eu de l'importance quand il s'est agi d'augmenter le traitement de M. Chapleau, et qu'on a décidé de ne pas augmenter celui de M. Taylor. M. Taylor est un fonctionnaire très ancien et très compétent de la Chambre; mais M. Chapleau, par ses connaissances de la langue française, combine le travail à la fois de M. Taylor et M. Bowles. Il a beaucoup plus de travail et beaucoup plus de responsabilité que M. Taylor et c'est à cause de la réunion de ces deux occupations par M. Chapleau que la commission a porté ses appointements à \$2,800, comme étant le minimum de cette place. On me dit aussi que M. Chapleau doit faire un autre travail en français qu'un autre fonctionnaire de la Chambre, M. Caldwell, fait en anglais. De sorte qu'en réalité c'est un des fonctionnaires de la Chambre qui a l'oc-

cupation la plus pénible et dont la responsabilité est très grande. Tels sont les motifs qui ont déterminé à l'augmenter de \$300.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre n'a pas encore déclaré ce qu'il avait l'intention de faire à ce sujet. J'ai compris qu'il avait pensé qu'on aurait pu faire un autre changement. Je ne suis pas du tout d'accord avec l'ex-Orateur (M. Sutherland) quand il compare l'importance relative de la position du sergent-d'armes et celle du sous-greffier; je ne suis pas du tout d'accord avec lui relativement à l'ancienneté ni à la nature pénible ni à la durée des heures de services. Je serais assez disposé à établir une comparaison sur ces points, si c'était nécessaire. La charge de sergent-d'armes est une charge ancienne et honorée dans le parlement britannique, et elle l'a toujours été dans notre Parlement. Je crois que l'ex-Orateur n'aurait pas fait violence à sa conscience s'il avait examiné cette question à ce point de vue et avait accordé à ce fonctionnaire ancien et honoré, comme représentant d'une position honorable, l'augmentation de traitement à laquelle je crois qu'il avait droit. L'ex-Orateur s'est intéressé à quelques-uns de ses propres amis, et il s'y est bien intéressé. Il leur a accordé des augmentations, et a fait en sorte qu'ils aient des places importantes. Il a vu aussi à ce que leur traitement soit bien augmenté. Il a dû avoir de bons sentiments à leur égard.

L'hon. M. SUTHERLAND: Que veut dire mon honorable ami quand il prétend que je me suis intéressé à quelques-uns de mes amis et que je me m'y suis bien intéressé?

L'hon. M. FOSTER: Je veux dire que l'ex-Orateur a fait en sorte que ses propres amis aient des nominations.

L'hon. M. SUTHERLAND: Que veut dire l'honorable député en disant mes propres amis?

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que c'étaient vos amis.

L'hon. M. SUTHERLAND: Tous les fonctionnaires étaient mes amis. L'honorable député semble vouloir insinuer qu'ils étaient plus que cela.

L'hon. M. FOSTER: Je dis à mon honorable ami, qui n'est plus Orateur, que j'ai maintenant droit de me défendre contre lui. S'il a voulu dire que je cherchais à faire une insinuation à son adresse, je lui demanderai de se rétracter. Je n'ai pas fait d'insinuation.

L'hon. M. SUTHERLAND: Qu'a voulu dire l'honorable député en laissant entendre que j'avais soin de mes amis?

M. FOSTER: J'ai voulu dire exactement ce que j'ai dit et ce que tout autre député aurait compris. J'ai affirmé que l'ex-Orateur prenait soin de ses amis, et c'est le cas. Je n'ai pas dit qu'ils étaient de ses alliés ou de ses parents, je voulais dire ce que j'ai dit, et c'est tout.

Sir WILFRID LAURIER: Il me semble que l'honorable député ne voulait pas dire exactement ce qu'il a dit. Il a déclaré que l'ex-Orateur avait fait preuve d'une certaine partialité en faveur de ses amis.

L'hon. M. FOSTER: Je vais tirer tout cela au clair dès maintenant: Je n'avais pas la moindre idée de faire des insinuations. J'avais par devers moi les noms de ces messieurs et je ne les savais ni alliés ni parents de l'ex-Orateur. Il se trouve parmi eux un Français qui ne doit être ni son allié ni son parent. J'ignore ce qu'est l'autre, mais je ne pensais pas du tout que ces messieurs fussent parents de l'honorable député.

Sir WILFRID LAURIER: Fort bien; j'accepte la correction que mon honorable ami vient de faire. Disons qu'il n'avait pas l'intention d'affirmer tout ce que son langage implique. Dans ce cas, et mon honorable ami en appelle à moi, il ne nous reste plus qu'à adopter ce projet de résolution. Je serai toujours prêt à étudier la demande de quiconque me soumettra un grief, bien que l'honorable député sache qu'il n'entre pas dans mes attributions de m'enquérir de pareilles questions. Tout ce que je puis faire parfois, c'est d'écouter comme un juge en appel l'exposé des griefs qui me sont soumis. D'ordinaire, je ne me mêle pas de ces choses-là, parce qu'elles ne sont pas de mon ressort. Si le projet de résolution est adopté, je serai fort aise d'entendre ce qu'aura à dire mon honorable ami, s'il pense qu'une injustice est commise à l'égard de quelqu'un.

L'hon. M. FOSTER: Je vois qu'il y a certaines augmentations de faites, et nous pourrions en obtenir l'explication avant d'aller plus loin. M. Dansereau, greffier des journaux de la Chambre, a été nommé en 1901. Il reçoit une augmentation de \$100, et entre dans la classe où il est parmi de toucher jusqu'à \$2,100 d'appointements, au maximum.

L'hon. M. PUGSLEY: Le minimum, dans cette classe, est de \$1,600.

L'hon. M. FOSTER: C'est un minimum très convenable.

L'hon. M. PUGSLEY: Il lui fallait toucher ces appointements-là pour entrer dans cette classe.

L'hon. M. FOSTER: Il le faut, il est nécessaire qu'il les touche! Vient ensuite M. Paradis, traducteur. Il obtient une

augmentation de \$1,500 à \$1,600 et entre dans la subdivision A de la 2e division. Il y a certaines nominations que je n'ai pas été capable de retracer; par exemple, celle de M. A. J. Croop, secrétaire de la rédaction des lois, et celle de M. F. X. R. Saucier, sous-greffier des journaux français, des procès-verbaux et des ordres de la Chambre. Il y a un sous-greffier des journaux français. M. Dansereau étant greffier des journaux français, M. Chapeau a deux aides à sa disposition dans le département des journaux français.

M. Lalonde obtient une augmentation de \$800 à \$900. Il n'y a pas eu d'augmentation forcée dans ce cas.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela représente le minimum de sa classe qui comprend les appointements de \$900 à \$1,200.

L'hon. M. FOSTER: Vous auriez aussi bien pu dire qu'il était au maximum de sa classe où bon nombre d'autres sont et vont rester. Si un employé se trouve au maximum de sa classe, il n'entre pas dans la classe supérieure et s'il vous demande pourquoi, vous lui répondez: Nous ne pouvions rien faire pour vous, la loi le défendait. S'il est au maximum de sa classe et que vous désiriez le faire entrer dans la classe supérieure, vous lui accordez \$100 et il y entre. Cela me paraît être une question de bon plaisir.

L'hon. M. SUTHERLAND: M. Lalonde est passé du rang de messager au rang de commis de troisième classe et il remplit des devoirs nouveaux et plus importants.

L'hon. M. FOSTER: M. George, maître d'hôtel du restaurant des deux Chambres et maître d'hôtel de l'Orateur, obtient \$900, plus le logement. Combien de pièces occupe M. George.

M. L'ORATEUR: Trois ou quatre. L'ancienne salle à manger et deux pièces dans la nouvelle aile.

L'hon. M. FOSTER: Ses devoirs consistent surtout à veiller au confort des membres de la Chambre et du Sénat.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a pas obtenu d'augmentation.

M. LANCASTER: Quel loyer lui faites-vous payer?

L'hon. M. FOSTER: On ne lui en fait pas payer du tout.

L'hon. M. SUTHERLAND: C'est un arrangement très avantageux qu'on a fait avec lui. Il remplit les devoirs de maître d'hôtel du nouveau restaurant et de maître d'hôtel de l'Orateur, moyennant la très légère augmentation de \$100, plus son logement.

M. LANCASTER: Il le fait dans son propre intérêt.

M. G. E. FOSTER.

L'hon. M. SUTHERLAND: Non, il le fait en sa qualité d'employé de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER: Si je comprends bien, il ne reçoit pas autre chose que son salaire.

L'hon. M. SUTHERLAND: Non.

L'hon. M. FOSTER: Tout ce qu'il a de plus, ce sont les chambres?

L'hon. M. SUTHERLAND: Oui, et il remplit d'autres fonctions.

L'hon. M. FOSTER: Je ne désire pas traiter la question du restaurant, et je ne toucherai qu'à un point. Nous accordons à M. George un salaire pour qu'il s'occupe du confort des députés de cette manière-là. Si je comprends bien, le restaurant est administré comme dans un club et toute la responsabilité du Parlement consiste à fournir l'installation et à rétribuer le maître d'hôtel.

L'hon. M. SUTHERLAND: C'est tout.

L'hon. M. PUGSLEY: Je désire ajouter quelques mots à propos de ce classement. Ce travail peut paraître facile, mais on peut être certain que nous avons dû y consacrer beaucoup de soin et de temps. La commission de l'économie interne s'en est occupée longuement et nous avons demandé à l'Orateur, qui en est le président, et au greffier de la Chambre de consacrer tout le temps nécessaire à l'étude de cette question, je suis certain qu'ils s'en sont occupés très sérieusement.

D'abord, le comité a dû prendre en considération la durée des services fonctionnaires, leurs aptitudes et l'importance de leurs attributions. Ce travail accompli, il a fallu assigner à chacun la classe à laquelle les dispositions de la loi du service civil lui donnent droit d'appartenir.

Quand il s'est agi du classement du sergent-d'armes, la commission, après d'assez longues délibérations, a décidé de le placer dans la subdivision A de la 1re division dont le traitement maximum est de \$4,000. Nous avons eu ensuite à décider quelle était la valeur locative de son logement et nous avons constaté qu'elle avait été fixée à \$800, par an et était demeurée à ce chiffre pendant nombre d'années. Cela portait sa rétribution à \$3,300. Nous ne pouvions pas y ajouter un dollar. Nous l'avons mis au rang le plus élevé que nous avons pu le mettre en le plaçant dans une classe qui lui permettra d'atteindre un traitement de \$4,000. Quand même nous aurions voulu lui accorder plus, la loi ne nous l'aurait pas permis.

Quant au sous-greffier, nous avons supposé, à tort ou à raison, que le rapport de la commission de l'économie interne, présenté à la Chambre à la dernière session et approuvé par elle, avait fixé son traitement à \$3,000 antérieurement au 1er septembre et que, cela étant, nous ne pouvions ni en

augmenter ni en diminuer le chiffre. On verra que les autres reçoivent le traitement le plus bas de la classe dans laquelle ils ont été mis.

Dans le cas de M. Taylor, nous avons considéré que M. Chapleau avait des attributions plus étendues.

Si je suis bien renseigné, M. Bowles remplit de concert avec M. Taylor les fonctions que M. Chapleau remplit seul. Quant à tous les autres, on verra que nous n'avons pas accordé d'augmentations à ceux dont les appointements égalaient ou dépassaient le traitement le plus bas de la classe qui leur était assignée; mais, lorsque leurs appointements étaient inférieurs à ce traitement, nous leur avons accordé, conformément à la loi, le minimum de la classe où ils entraient. Le seul autre fonctionnaire dont la rétribution doit être expliquée est M. Dubé, qui touchait 1,350 auparavant et auquel nous avons accordé \$1,550. M. Dubé occupait plusieurs pièces, mais la construction de l'aile nouvelle lui en a interdit l'accès et il a dû se servir de l'entrée dont se sert le sergent-d'armes. De plus, quelques-unes des pièces de son logement ont été assombries et ont beaucoup perdu de leur utilité. L'usage de ces pièces faisait partie de la rétribution de ses services et nous avons jugé que leur valeur était diminuée de \$200. Jugant la question le mieux possible, nous avons cru raisonnable d'augmenter de \$200 les appointements de M. Dubé.

Sous tous les rapports, les appointements sont les mêmes depuis le 1er septembre, sauf dans les cas où la loi décrétrait qu'un employé ferait partie d'une certaine classe et toucherait le minimum.

M. LENNOX: Le ministre dit que M. Dubé a été obligé de se servir de la même entrée que le sergent d'armes et que, pour cette raison, on lui a accordé un dédommagement.

L'hon. M. PUGSLEY: Son logement a été assombri.

M. LENNOX: Le ministre croit-il que c'était un inconvénient grave et a-t-il réfléchi que le sergent-d'armes a dû se servir de la même entrée que M. Dubé?

M. TALBOT: Pour réfuter l'objection si fondée du représentant d'Essex, le député de Toronto-nord a découvert que M. Chapleau est aidé par M. L. Dansereau et par M. Saucier, mail il a négligé de dire que MM. Bowles et Taylor sont aidés par M. Dalton qui reçoit \$1,900, par M. H. P. Macdonell qui reçoit \$1,600 et par M. Wilfrid Dubé qui reçoit \$1,450.

L'hon. M. FOSTER: La liste des employés publics de 1899 que voici établit la comparaison. A cette époque, le greffier touchait \$3,400 et comptait trente-une an-

nées de service. Le sergent d'armes recevait alors \$2,400 après quarante années de service, et il reçoit maintenant \$2,500 après cinquante années de service. En dix ans, il n'a eu qu'une augmentation de \$100. Le sous-greffier recevait \$2,000 après deux années de service et il reçoit maintenant \$3,500 après onze années de service. L'avancement a été rapide dans son cas, tandis que, pendant tout ce temps-là, le traitement du sergent-d'armes est presque demeuré stationnaire.

Nous nous plaignons que le dossier a été... —falsifié est un mot très énergique—disons dénaturé. Lorsque nous adoptons un projet de résolution déclarant que, le 1er septembre, 1908, certains fonctionnaires recevaient des appointements qu'ils ne recevaient pas en réalité—nous devrions faire concorder le dossier avec les faits.

L'hon. M. BRODEUR: Le 1er septembre, le traitement de M. Laplante était, pour bien dire, celui qui est mentionné dans le rapport de sorte que le dossier n'a été ni dénaturé ni falsifié. Autrefois, la loi du service civil ne s'appliquait pas aux employés de la Chambre des communes et la commission d'économie interne était libre d'accorder des augmentations, selon qu'elle le jugeait bon. En juin, 1908, la commission décida d'augmenter ces appointements et, conséquemment, le 1er septembre, ces employés recevaient ces nouveaux appointements. Lorsque sir John Bourinot était greffier de la Chambre et que j'étais Orateur, cette question, je m'en souviens, a été discutée plusieurs fois, et on a toujours soutenu qu'une résolution semblable était en vigueur dès que la commission d'économie interne l'avait adoptée.

L'hon. M. FOSTER: Qui a soutenu cela?

L'hon. M. BRODEUR: Sir John Bourinot. La loi établissant la commission d'économie interne décrète que l'attribution des deniers votés par le Parlement appartient au comité, et vu que la loi du service civil ne s'appliquait pas alors aux employés de la Chambre des communes, on peut soutenir à bon droit qu'une telle résolution, une fois adoptée par la commission, avait force de loi.

L'hon. M. FOSTER: M. Laplante a-t-il reçu son nouveau traitement le 1er de septembre 1908?

L'hon. M. BRODEUR: Je l'ignore. On me dit qu'il fallait voter l'argent et que les fonds étaient ensuite disponibles. En vertu des pouvoirs qui lui étaient conférés, la commission d'économie interne avait le droit d'adopter cette résolution dont la Chambre a eu connaissance et qui fut considérée alors comme ayant force de loi.

M. R. L. BORDEN: Je ne partage pas l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries, malgré le respect que j'ai pour

son expérience en tant que membre de la commission et autrement. A la dernière session, on ne nous a soumis que des conclusions qui n'ont pas été appliquées avant la clôture ni avant l'ouverture d'un crédit pendant la présente session. Si la loi de 1908 sur le service civil avait déclaré que ces employés seraient classés d'après le traitement proposé par la commission d'économie interne, le raisonnement du ministre de la Marine serait irréfutable. Mais la loi ne le dit pas; elle décrète que les employés seront classés d'après les appointements qu'ils recevaient alors.

Supposons que la Chambre eût été en session le 2 de septembre 1908, et eût entrepris d'adopter une résolution semblable, il saute aux yeux que ces employés n'auraient pas pu être classés d'après ces appointements-là qu'ils ne recevaient pas encore. Il me semble que le fait que nous avons ouvert un crédit dans certains cas, pendant la présente session, ne change rien à l'affaire. Nous nous disposons à adopter un projet de résolution qui ne repose pas sur les faits tels que je les comprends et, ainsi qu'on l'a dit, nous nous mettons en contradiction avec le dossier en donnant cette forme à la résolution. L'ancien traitement de ce fonctionnaire n'est pas celui qui est mentionné dans la 1re colonne...

L'hon. M. BRODEUR: La commission d'économie interne l'a augmenté. La commission n'a pas seulement proposé, elle a décidé de cette manière:

Résolu que le traitement de M. J. B. Laplante, sous-greffier, soit porté à \$3,500.

Cette résolution a été adoptée le 14 juillet 1908, et je soutiens qu'étant donnés les pouvoirs de la commission d'économie interne et les fonds dont elle disposait alors, ce traitement était alors augmenté et que, conséquemment, nous devons considérer que, le 1er septembre, M. Laplante touchait un traitement de \$3,500.

M. R. L. BORDEN: Je comprends le raisonnement, mais je ne saurais m'y ranger. Cette résolution a été indubitablement adoptée. Si rien de plus n'était survenu; si la Chambre, après cette résolution, n'avait rien fait; si elle n'avait pas voté l'argent nécessaire, le salaire de M. Laplante, aussi bien que celui de tout autre fonctionnaire mentionné dans cette résolution serait resté ce qu'il était avant. En d'autres termes, la proposition de la commission de d'économie interne demeure sans effet, tant que le Parlement ne l'a pas acceptée; et c'est pourquoi je ne vois pas que l'on puisse s'appuyer sur des dispositions de la loi du service civil de 1908 pour dire que ce monsieur a reçu dans le temps les appointements que l'on dit.

Pour ce qu'il est de sergent-d'armes, l'honorable député d'Essex, qui a été notre

M. R. L. BORDEN.

dernier président (M. Sutherland), a exposé la nature de ses services. Bien que ce fonctionnaire ne soit pas obligé de connaître les règles de cette Chambre, il ne faut pas oublier néanmoins qu'il a des devoirs importants à remplir, lesquels devoirs ne sont pas du domaine des deux fonctionnaires que je viens de mentionner et à qui l'on suppose une connaissance suffisante de ces mêmes règles pour qu'ils puissent aider l'Orateur au besoin. Il a un travail d'administration à accomplir, il se trouve incessamment en contact avec des membres de cette Chambre, il a un très nombreux personnel à diriger et il faut qu'il se montre homme de tact. Ce fonctionnaire a toujours été un homme de la bonne société, digne de prêter son concours à la Chambre; et, sans vouloir blâmer la faveur faite à des employés de la Chambre sous forme d'augmentation de leurs appointements, sans vouloir non plus rien dire contre la conduite de ces employés, je me permettrai de faire observer qu'en 1898 ou 1899, le traitement de certains fonctionnaires importants de cette Chambre était moins élevé que ne l'est celui du sergent-d'armes. Par exemple, le traitement du sous-greffier en 1898 était de \$2,000 ou \$2,200. A cette époque, les appointements du sergent-d'armes étaient de \$2,400, sans compter l'avantage d'avoir des chambres à lui durant la session. En d'autres termes, l'un avait \$2,200 et l'autre \$3,200.

Aujourd'hui les appointements du sergent-d'armes sont portés de \$2,400 à \$2,500 et ceux du sous-greffier, autre fonctionnaire très méritant, de \$2,000 à \$3,500. Je fais cette mention à titre d'exemple seulement. Je suis sûr que le premier ministre ne voudrait rien faire qui éveillât dans l'esprit de ce vieux et respectable employé de la Chambre l'idée que l'on cherche à l'amoinrir. Je suis porté à croire que ce que l'on projette de faire, aura l'effet que je dis.

Pour cette raison je regrette beaucoup que l'on n'ait pas donné toute la considération voulue aux réclamations, parfaitement légitimes à mon sens, du sergent-d'armes qui pendant près de quarante années je crois a rempli ses fonctions à la haute satisfaction de la Chambre et d'une manière qui, j'en suis sûr, nous a fait honneur autant qu'à lui-même.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que l'honorable député prétend que la commission de régie interne aurait dû accorder une augmentation au sergent-d'armes.

M. R. L. BORDEN: On aurait pu faire pour lui ce que l'on a fait pour le sous-greffier, que je mentionne simplement pour l'exemple, car je ne lui reproche pas la faveur qui lui est faite attendu que j'ai de bonnes raisons de le regarder comme un fonctionnaire très capable. Au reste la chose pour lui n'est pas le résultat d'une proposition de la commission de régie in-

terne, mais elle vient de ce que le Parlement lui a voté une augmentation de \$700 à prendre effet au mois d'avril 1908. On aurait pu procéder de la même manière à l'égard du sergent-d'armes, et mettre au budget de cette année une somme assez ronde pour l'ajouter à son salaire. De cette façon, il se serait trouvé, selon moi, dans la même position que le sont les autres fonctionnaires dont la réclamation est, je crois, basée sur un acte de cette Chambre et non sur une résolution de la commission de régie interne.

M. LANCASTER: Avant que cette résolution soit adoptée, j'aimerais à dire un mot ou deux au sujet de ces deux fonctionnaires dont il vient d'être question. Nous payons au sous-greffier \$1,000 de plus qu'au sergent-d'armes. Je ne crois pas que cela soit juste. Je ne dis pas que le sous-greffier ne les gagne pas, car je ne suis pas compétent à juger la chose, mais je pense qu'un écart de \$1,000 est un peu fort. Le greffier a naturellement une grande responsabilité; mais, pour ce qui est du sous-greffier, sa responsabilité ne me paraît pas aussi considérable que l'a dit notre ex-président. Il a bien une certaine responsabilité mais pas toute la responsabilité inhérente à la besogne de greffier; il a au-dessus de lui le greffier, qui est le fonctionnaire véritablement responsable. M'est avis comme l'a dit mon honorable ami le chef de l'opposition, que l'on aurait pu voter en faveur du sergent-d'armes une augmentation pareille à celle qui a été votée au sous-greffier.

Le Gouvernement, dans tous les cas devrait faire réduire le loyer que paie le sergent-d'armes. Je ne vois pas pourquoi lui faire payer le logement, quand on ne le fait payer à personne autre. Le ministre des Finances dit que c'est là un avantage pour ce fonctionnaire puisque la chose lui sera compté comme partie de sa pension au moment où il prendra sa retraite. Ce n'est pas ce que le pays attend; le pays veut qu'un homme reçoive immédiatement le salaire qu'il mérite, et non pas que ce salaire lui soit payé quand il aura quitté l'ouvrage.

L'hon. M. FIELDING: La question est de savoir si une indemnité pour logement, supposant que cette indemnisation soit raisonnable, ne vaut pas tout autant qu'un salaire.

M. LANCASTER: Non; cet homme trouverait à se loger hors du palais législatif à beaucoup moins que les \$800 de loyer que vous lui faites payer. Si vous avez besoin qu'il habite ici, vous devez lui fournir gratuitement le logis, comme vous le faites pour d'autres. A tout le moins devriez-vous mettre ce loyer à \$300, ce qui lui donnerait \$500 de plus qu'il ne touche mainte-

nant. C'est de l'hypocrisie de dire que vous lui payez \$3,500 de salaire, lorsque vous lui retirez \$800 pour du loyer.

L'hon. M. FIELDING: Vous voudriez donc donner à un fonctionnaire pour \$300 la jouissance de ce qui en vaut \$800.

M. LANCASTER: Vous permettez bien que l'Orateur ait le logement gratis.

M. L'ORATEUR: Ce n'est pas du tout la même affaire.

M. LANCASTER: Il y a aussi le messenger en chef, M. White, à qui vous ne faites payer aucun loyer.

L'hon. M. FIELDING: M. Dubé a un logement de moindre prix. Quant à l'Orateur, il est nécessaire qu'il loge ici, car il a certaines fonctions à remplir qui le forcent à ne pas s'éloigner de la Chambre. Je favoriserais l'idée de ne fournir à personne autre que l'Orateur le logement dans cet édifice. Il y a déjà assez peu d'espace pour les députés. Si le sergent-d'armes y consentait, j'aimerais mieux lui donner les \$800 en argent et qu'il se trouvât un logement au dehors. S'il pense que cela lui serait avantageux, j'y prêterai les mains de bon cœur.

M. W. T. MACLEAN: Le sergent-d'armes fait ici les fonctions de géolier; il a la garde de la tour et il ne pourrait exercer cette fonction s'il n'habitait dans cette enceinte.

M. L'ORATEUR: Je me souviens d'avoir, avant la construction de l'aile nouvelle demandé à l'ancien ministre des Travaux publics, s'il ne serait pas possible d'engager M. Dubé aussi bien que le sergent-d'armes, à abandonner le logement qu'ils ont ici, ce qui nous aurait donné 12, 14, peut-être 16 chambres de plus pour les députés. J'aurais pensé qu'avec cet espace, nous pourrions aller quelque temps sans construire cette aile. Mais quand il s'est agi d'obtenir du sergent-d'armes comme de M. Dubé une évaluation de leurs jouissances respectives, je me suis buté à toutes sortes de difficultés, et j'ai dû abandonner cette idée. Quoiqu'il en soit, je pense encore que l'abandon par ces fonctionnaires des pièces qu'ils occupent ici nous serait grandement avantageux.

M. LANCASTER: Mais il faut que ces employés aient un logement tout proche.

L'hon. M. SUTHERLAND: Avec un bureau ici pour chacun de ces employés, je crois que cela suffirait. Quant à l'Orateur, la situation est bien différente: il représente la Chambre dans des réceptions qui nécessitent ici un local à cette fin.

L'hon. M. HAGGART: La difficulté vient de ce que l'on ne suit pas la règle qui devrait présider à la nomination de tous les employés de l'Etat. La première chose à

faire par une administration, c'est d'établir tout d'abord combien d'employés il faut et quels seront leurs salaires respectifs. Dans chaque cas les fonctions sont déterminées et le chiffre des appointements est fixé. C'est là ce qui est supposé se faire dans toutes les autres branches de l'administration; mais je ne sais pas ce que l'on fait ici. Nous devrions comme ailleurs organiser le service, indiquer les fonctions appartenant à tel ou tel employé et le salaire qui lui sera payé.

De cette façon, nous ne serions pas exposés à voir l'ancien président qui vient nous dire quel rang occuperont les différents employés, nous dire que le sous-greffier ait un fonctionnaire supérieur au sergent-d'armes, et avoir un traitement plus élevé. Ce sont là des choses que la Chambre déterminera elle-même. Le sergent-d'armes occupe ici une position que la Chambre elle-même lui a faite; le traitement qu'il reçoit, c'est la Chambre qui l'a fixé. Pourquoi aujourd'hui la commission de régie interne s'est-elle permis d'élever le salaire d'un employé? C'est à la Chambre qu'il faut s'adresser tout d'abord, montrer que l'augmentation est nécessaire, qu'elle est dans l'intérêt du pays, demander le vote d'un crédit, et ensuite faire les promotions. S'il s'agit de créer une charge il faut montrer qu'elle est nécessaire et dire quel salaire y sera attribué. Rien de cela n'a été fait. Ce plan devrait être approuvé ici, ou s'il ne vient pas ici, aller au Gouverneur général. J'ose dire que les nominations qui appartiennent à la couronne ne relèvent pas de cette Chambre.

Jusqu'à un certain point, ces emplois relèvent de la couronne, et si l'organisation doit être approuvée, elle devrait l'être par l'Orateur, du consentement de la Chambre. Déterminons nous-mêmes le rang de nos propres serviteurs, et payons-les selon leur utilité, non pas selon les mérites personnels de chacun d'eux, tels qu'appréciés par la commission d'économie interne. Payons juste ce que vaut chaque service, et rien de plus, et que quelqu'un de responsable ait la haute main sur ce traitements. Ce quelqu'un doit être, à mon avis, la Chambre elle-même.

M. PERLEY: Sans discuter le traitement accordé aux autres fonctionnaires, je crois qu'on a suffisamment fait valoir l'à-propos d'augmenter celui du sergent-d'armes, qui a de si longues années de service. Il est responsable du maintien de l'ordre tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Chambre, et contribue pour beaucoup au confort dont jouissent les députés. Il entend bien des plaintes, et je sais qu'il a beaucoup à faire. C'est un rude travail qui demande du tact et de la patience, et je crois que nous ne pouvons pas le laisser de côté au jour de la rétribution, quand

G. HAGGART.

il nous a donné cinquante ans de fidèles services.

Le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a fait un drôle de raisonnement. Il a dit que M. Dubé a droit à \$200 de plus, parce qu'il est obligé de se servir de la même porte d'entrée que le sergent-d'armes, et que quelques-unes de ses chambres ont été obscurcies par la nouvelle construction, mais je crois savoir qu'il a plus d'espace, en proportion de l'utilité des services, que le sergent-d'armes.

Mais si la commission d'économie interne avait voulu être logique et rendre justice à ce vieux serviteur de la Chambre, elle aurait dû lui accorder une augmentation de \$200, parce qu'il est obligé de se servir de la même entrée que M. Dubé. La commission semble avoir donné ces augmentations suivant son caprice, et dans chaque cas elle a eu des excuses pour les justifier ou les refuser. Il y a bien des années que le sergent-d'armes remplit ses fonctions, et personne ne niera qu'il les a remplies avec dignité et avec habileté. Son office est des plus anciens et des plus honorables aux communes anglaises et non moins honorable au Canada. J'en appelle au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) sur cette question. Je sais qu'il est impossible d'arranger cela immédiatement, mais si le Gouvernement a à cœur de le faire, c'est la d'accorder une augmentation de traitement au sergent-d'armes. J'en appelle au premier ministre et lui demande d'étudier la question de rendre justice à ce vieil employé de cinquante ans de service, en lui augmentant son traitement, car jamais il n'a été trouvé en faute.

Quelques DEPUTES: Adopté.

L'hon. M. FOSTER: Il est facile de crier "Adopté", mais comment pouvons-nous, en présence de telles inexactitudes, déclarer que les tableaux sont fidèles? On parle d'injustice, mais je puis assurer le premier ministre qu'il y a une grave injustice sur ce point, et qu'il est impossible qu'il en soit autrement. Elle existe dans l'enceinte de la Chambre et y restera tant que la Chambre ne la fera pas disparaître. Mais, à part cela, comment pouvons-nous dire qu'une telle chose est exacte, quand elle est manifestement inexacte? Voici trois tableaux incontestablement erronés, et on nous demande de dire par notre vote qu'ils sont parfaits.

L'hon. M. FIELDING: Je ne l'entends pas tout à fait ainsi. Si réellement l'injustice à laquelle l'honorable député (M. Foster) fait allusion existe, le seul moyen possible d'y remédier est de faire voter un crédit supplémentaire par le Parlement. En ce qui concerne le traitement du sous-greffier, quoi qu'on ait dit dans le mois de septembre dernier de son statut légal, il est

évident qu'il reçoit \$3,500, parce que le Parlement a autorisé ce montant. Je ne vois donc rien d'irrégulier dans la situation actuelle. Je ne vois pas qu'il soit possible d'appliquer de remède, s'il en est un, autrement que par l'autorisation d'un crédit supplémentaire pour chaque employé dont le cas offre une injustice manifeste.

L'hon. M. FOSTER: Mais que dites-vous de l'interprétation légale? Voici votre loi du service civil; nous nous y conformons; elle est aussi explicite que possible. L'employé passe de l'application de l'ancienne loi à l'application de la nouvelle, au même traitement qu'il recevait le 1er septembre 1908. Demandez à l'auditeur général s'il a payé l'augmentation de traitement le 1er septembre 1908, et je crois qu'il vous dira que non, qu'il ne le pouvait pas, qu'aucun tel traitement n'était autorisé à ce moment. C'est une simple question de fait. La loi du service civil fait loi, et vous ne pouvez pas dire que l'employé recevait un certain traitement, s'il ne le recevait pas.

L'hon. M. FIELDING: Ce serait possible si nous eussions posé cette question à l'auditeur général avant cette session du Parlement. Mais depuis lors — sans discuter la sagesse ou la frivolité d'aucune de ces lois — nous avons effectivement résolu, au cours de la présente session, l'objection soulevée par l'honorable député, en votant un crédit de \$700 destiné spécialement à faire droit au sous-greffier depuis le 1er avril 1908. En ce qui concerne cet employé, s'il y avait quelque irrégularité légale dans son cas à la date du 1er septembre dernier, notre décision de la présente session y a remédié.

L'hon. M. FOSTER: Mais nous n'avons pas remédié aux inexactitudes du tableau.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: La motion est-elle adoptée?

Quelques DEPUTES: Adoptée.

L'hon. M. FOSTER: Rejetée.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne partage pas cette manière de voir en comparant employé avec employé. Tous ne sont pas de bons employés. Leurs fonctions ne sont pas toutes de la même nature. Le travail du greffier diffère complètement de celui du sergent-d'armes. Je ne suis pas prêt à dire que l'un est plus important que l'autre. Mais quand un employé de la Chambre remplit son devoir, on ne peut lui en demander davantage. L'honorable député (M. Foster) comprendra qu'il n'y a rien à faire pour le moment que de confirmer ce rapport, et pour ma part, je crois que personne ne devrait souffrir une injustice à cause de cela.

M. LANCASTER: Le premier ministre ne pourrait-il pas faire réduire ce loyer? Ce serait le moyen de régler la difficulté.

Sir WILFRID LAURIER: Pas en ce moment.

(Il est fait rapport de la résolution.)

La Chambre se forme en comité pour étudier les projets de résolution suivants déposés par sir Wilfrid Laurier:

Décide que l'organisation et le classement des fonctionnaires, commis et employés de la bibliothèque du Parlement déposés à la Chambre le 11 mars, soient approuvés et confirmés, et qu'un message soit envoyé au Sénat, pour en informer Leurs Honneurs.

Que l'organisation et le classement des fonctionnaires et commis de bureau de distribution du département des Impressions du Parlement, déposés à la Chambre le 11 mars, soient approuvés et confirmés, et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

Sir WILFRID LAURIER: Ces résolutions sont l'œuvre du comité mixte des Communes et du Sénat.

M. MONK: Je crois savoir que les augmentations de traitements ici prévues datent du mois de septembre dernier. J'appellerais l'attention du ministre des Postes sur la possibilité de pouvoir accorder la même faveur aux employés civils du bureau de poste de Montréal. Le rapport et la résolution présentés par l'honorable ministre recommandent une augmentation de traitement, et je crois qu'il serait juste, en présence de ce que nous faisons ici pour le personnel du service intérieur, de dater l'augmentation recommandée par le ministre du mois de septembre dernier. Je crois que ce serait rendre justice à ces employés. Je ne vois pas pourquoi on devrait les traiter différemment de ceux d'Ottawa. Je proposerais au ministre d'étudier sérieusement cette question.

L'hon. M. LEMIEUX: J'y penserai.

(La motion est adoptée.)

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Que l'organisation et le classement des fonctionnaires et commis de bureau de distribution du département des Impressions du Parlement, déposés à la Chambre le 11 mars, soient approuvés et confirmés, et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

La motion est adoptée, et la résolution approuvée.

MODIFICATION DU REGLEMENT DE LA CHAMBRE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Que la Chambre adopte le rapport et les propositions présentés à la Chambre le jeudi.

6 courant, par le comité spécial chargé de faire l'examen de certaines modifications des règles de la Chambre relativement aux bills d'intérêt privé et de faire rapport à cet effet.

L'objet du rapport est que les règles qui s'appliquent maintenant aux droits sur les projets de loi d'intérêt privé de la Chambre des communes s'appliquent également à ceux du Sénat. Nous avons eu de ces exemples il ya quelques jours. La règle prescrit une certaine échelle de droits sur les bills d'intérêt privé émanant de la Chambre basse, et le présent rapport conclut à l'application de la même échelle de droits aux bills privés du Sénat. La règle a été légèrement modifiée, mais c'est plutôt dans le texte. Un comité spécial a été nommé pour étudier la proposition contenue dans le quatrième rapport du comité de la Chambre sur les chemins de fer, les canaux et les télégraphes, et ce comité, par l'intermédiaire de son président, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), présente le rapport suivant:

Votre comité est d'avis qu'il est désirable d'appliquer aux bills d'intérêt privé émanant du Sénat le plein montant des droits imposés sur ceux qui émanent de la Chambre des communes en vertu de la règle 88.

Vu le préambule, il est important de comparer les paragraphes 4, 5 et 6 avec les différents articles du rapport. Le paragraphe 4 de la règle actuelle se lit ainsi:

Quand l'objet d'un bill est d'augmenter le capital social d'une compagnie, le droit additionnel est déterminé selon le tarif ci-dessus, mais n'est calculé que sur le montant de la majoration.

L'amendement proposé se lit comme suit:

Lorsqu'un bill augmente le capital-actions d'une compagnie existante, l'honoraire additionnel sera basé d'après le tarif antérieur sur le chiffre de l'augmentation seulement.

C'est absolument la même chose, mais la phrase est plus concise. Le paragraphe 5 de la règle actuelle se lit comme suit:

Lorsqu'un bill a pour but d'augmenter les pouvoirs d'emprunt d'une compagnie sans augmenter son capital-actions, l'honoraire additionnel sera de \$300.

L'amendement proposé se lit comme suit:

Lorsqu'un bill augmente ou comporte l'augmentation des pouvoirs d'emprunt d'une compagnie sans augmentation de son capital, l'honoraire additionnel sera de \$300.

Semblable encore mais mieux dit; l'effet est le même. Le paragraphe 6 de la règle actuelle se lit comme suit:

Si un changement dans le chiffre du capital proposé de la compagnie ou une augmentation est faite à une des phases quelconques d'un bill, ledit bill n'attendra pas à la phase suivante, tant qu'un certificat attestant que le paiement des honoraires résultant de tel changement a été fait, n'aura pas été remis au fonctionnaire compétent.

Sir W. LAURIER.

La nouvelle rédaction ressemble beaucoup à l'ancienne; elle est comme suit:

Si à aucune phase du bill on augmente le capital ou le pouvoir d'emprunt de la compagnie, tel bill n'attendra pas la phase suivante tant que les honoraires conformes auxdits changements n'auront pas été payés.

Le rapport du comité spécial dit aussi:

Votre comité propose que le paragraphe 7 soit amendé en y ajoutant les mots suivants: Et lorsqu'un bill accorde à une compagnie le pouvoir d'augmenter son capital-actions, les honoraires additionnels seront prélevés sur le maximum de telle augmentation qui sera définie dans le bill.

Le paragraphe 7 de la règle actuelle se lit comme suit:

Dans cette règle les mots "capital-actions proposé" comprennent toute augmentation prévue dans le bill.

Un changement est ici proposé dans le paragraphe 8 qui se lit comme suit:

Les honoraires additionnels stipulés dans l'article 3 s'appliqueront aussi aux bills privés présentés au Sénat.

Le comité fait rapport:

Votre comité recommande ici que les mots "article 3 de" qui apparaissent à la deuxième ligne du paragraphe 8 de la règle 88, soient rayés, que le mot "paragraphe" soit substitué au mot "alinéas" dans la huitième ligne et que le mot "alinéa" soit substitué au mot "article" à la ligne 9 dudit paragraphe.

La règle 87 se lit présentement comme suit:

Les pétitions pour bill privé ne seront reçues que pendant les premières six semaines après que la pétition aura été présentée à la Chambre, dans les deux semaines après que l'examineur ou le comité des ordres permanents aura fait un rapport favorable.

Cette règle est modifiée comme suit:

Votre comité recommande aussi que la règle 87 soit modifiée en insérant les mots "si présenté" après le mot "Chambre".

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LES JUGES DE COURS DE COMTE ET DE DISTRICT.

L'hon. M. AYLESWORTH propose:

Que la Chambre se forme en comité général demain pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

Cette Chambre est d'avis qu'il est expédient de pourvoir aux appointements d'un juge additionnel de la cour de comté et d'un juge additionnel de la cour de district, dans la province d'Ontario, ainsi que d'un juge additionnel de la cour de district dans la province de l'Alberta, au chiffre de \$2,500 par année pour chacun durant les trois premières années de service, et de \$3,000 par année, pour chacun, après trois années de service.

La motion est adoptée.

MODIFICATION DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. LENNOX: Je désire demander au ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'honorable M. Graham) quand il se propose de faire discuter le bill des chemins de fer qui est depuis si longtemps inscrit à l'ordre du jour.

Sir WILFRID LAURIER: Ce sera la première affaire demain.

NAVIRES ETRANGERS FAISANT LE CABOTAGE.

M. CROSBY: Je demanderai au Gouvernement de vouloir bien déposer sur le bureau de la Chambre, la délibération du conseil concernant le privilège accordé aux navires étrangers sur les côtes maritimes du Canada.

L'hon. M. FIELDING: Je croyais que cette demande avait été faite il y a longtemps déjà et que les documents avaient été déposés sur le bureau de la Chambre. Je ne suis pas certain, mais c'est l'impression qui m'est restée.

M. CROSBY: S'il ne l'ont pas été, le seront-ils?

L'hon. M. FIELDING: Nous verrons cela; je n'ai aucune objection.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX PORTS ET QUAIS DE L'ETAT.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le bill (n° 89), déposé par M. Brodeur, modifiant la loi des ports, quais et brise-lames de l'Etat.

Sur l'article 1er (location de quais et de brise-lames).

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose:

Que le paragraphe 1er de l'article 1er soit rayé et que l'article suivant soit inséré:

16. Si le ministre juge à propos de louer à un gouvernement provincial ou conseil municipal, ou à toute commission de havre, compagnie d'expédition, compagnie de chemin de fer ou personne, tout quai, pier ou brise-lames relevant du ministre, ledit ministre demandera des soumissions par la voie des journaux offrant de louer pour une période n'excédant pas trois ans, et le Gouverneur en conseil pourra faire un bail pour tel quai, pier ou brise-lames à tels termes et conditions qui seront convenus, pourvu que rien dans ce bail n'empêche l'usage de tel quai, pier, ou brise-lames par le public; et pourvu de plus que le locataire de tel quai, pier ou brise-lames ne fasse pas payer de droit ou taxes ou delà des taux et peages établis en vertu de cette loi par des règlements pour la régie des brise-lames, piers et quais du Canada, tel qu'approuvés de temps à autre par le Gouverneur en conseil.

(L'article, modifié, est adopté.)

Sur le paragraphe 2 (loyer annuel au lieu de droits et taxes).

M. MONK: Le député fera-t-il un rapport à la fin de chaque année des marchés qui auront été conclus en vertu de cet article?

L'hon. M. BRODEUR: Le bill ne l'exige pas, mais je n'y vois pas d'objection. Le rapport du ministre parlera de ces marchés.

L'hon. M. FOSTER: Ne serait-il pas mieux que ce fût dit dans la loi, et que le rapport soit déposé sur le bureau de la Chambre tous les ans?

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai aucune objection. Ajoutons un article à cet effet.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé d'ajouter l'article suivant comme paragraphe 3:

Le ministre devra soumettre dans une période d'un mois après l'ouverture du Parlement, un état des conditions des baux autorisés par cette loi.

M. JAMESON: Je voudrais savoir du ministre si ce bill s'appliquera aux quais et brise-lames de l'Etat dans la Nouvelle-Ecosse plus particulièrement dans le comté de Digby?

L'hon. M. BRODEUR: Je le crois. Lorsque ces quais seront transférés au département ils tomberont sous la juridiction de cette loi, parce que cette loi comprend tous les hâves, piers et brise-lames.

M. JAMESON: D'après ce que je connais des affaires locales, je crois que si nous adoptons ce bill sans donner à la population du pays connaissance de ces dispositions, surtout à ceux qui sont intéressés et utilisent ces brise-lames et quais, il y aura beaucoup de mécontentement. Les brise-lames et quais dans le comté de Digby sont utilisés beaucoup par les pêcheurs et commerçants, et un certain nombre par les steamers qui font le commerce sur les côtes de la baie Sainte-Marie et de la baie de Fundy. Si l'on permettait à l'une de ces compagnies de steamers d'avoir la maîtrise de ces quais ou brise-lames, les pêcheurs qui aujourd'hui s'en servent pour se mettre à l'abri par tous les temps, ne le pourraient plus et sans ce privilège il leur serait impossible de continuer leur industrie périlleuse.

Si cela devait arriver, cette loi constituerait un état de choses intolérable et même si cet amendement était adopté il en résulterait une condition nouvelle et troublante. Aujourd'hui les parties sont sur un pied d'égalité devant les gardes de quais qui décident entre elles; mais si la compagnie obtenait la maîtrise du quai, le gardien serait obligé de décider non pas entre des parties qui sont sur un pied

d'égalité, mais entre le locateur qui a la possession du quai et les pêcheurs qui seraient considérés comme étrangers. Le long de la côte ouest de la Nouvelle-Ecosse et particulièrement dans la baie de Fundy et dans la baie Sainte-Marie, la marée monte et baisse beaucoup, et quelquefois il est impossible d'accoster à ces quais, excepté dans un espace très circonscrit, lequel s'il était monopolisé par la compagnie maîtresse du quai, les pêcheurs et autres ne pourraient pas y arriver. Présentement, les pêcheurs se servent de ces quais ou brise-lames sans payer aucuns droits, et si en vertu de cette loi on essayait de leur faire payer des droits ou péages, il en résulterait de grands embarras pour les pêcheurs, qui font à peine leur vie dans leur industrie.

On a construit ces brise-lames surtout au bénéfice des pêcheurs et si on les privait de leur usage, ils en éprouveraient un grave préjudice. Quant aux frais d'entretien de ces quais, il n'est pas légitime de supposer que le locataire dégreverait le département de ces frais et se chargerait de leur entretien d'une manière convenable. En toute probabilité, les locataires laisseraient les quais se détériorer et force serait éventuellement au Gouvernement de les reconstruire, ou de les laisser tomber dans un état de dilapidation. Je demande respectueusement au ministre s'il ne serait pas utile de réserver ce projet de loi, surtout en ce qui touche aux quais aujourd'hui presque exclusivement utilisés par les pêcheurs, et cela en attendant qu'ils aient pu se faire entendre et faire valoir leurs griefs. Il importe de tenir bien soigneusement compte des droits des pêcheurs à ces brise-lames, avant de faire la moindre démarche qui puisse porter préjudice à une importante population ouvrière de la Nouvelle-Ecosse occidentale.

L'hon. M. BRODEUR: Le département n'a pas l'intention de percevoir des droits des pêcheurs qui utilisent ces quais et ces brise-lames pour s'y mettre à l'abri; en réalité, nous ne l'avons jamais fait.

M. JAMESON: Il y a ici un autre fait à considérer. Voici la jetée de l'Etat à Digby. L'Etat perçoit \$2,500 de recettes annuelles de cette jetée, soit presque la moitié des recettes globales produites par des travaux publics de ce genre en Nouvelle-Ecosse. Le Gouvernement entend-il transférer cet ouvrage public à une compagnie quelconque? Aujourd'hui la compagnie Dominion-Atlantic utilise dans une large mesure cette jetée. On prolonge actuellement cette jetée et on y fait de meilleures installations. En outre, une compagnie faisant le service entre un port américain et les Provinces maritimes attend, dit-on, que le Gouvernement ait terminé ces installations et ces travaux d'amélioration pour établir

M. C. JAMESON.

une ligne directe de steamships dont bénéficierait énormément la Nouvelle-Ecosse. Céder à une compagnie quelconque un ouvrage public de ce genre, ce serait porter préjudice aux intérêts commerciaux de ma province.

L'hon. M. BRODEUR: J'ai déjà annoncé que le département n'a l'intention d'affirmer que les quais qui ne sont desservis que par une seule ligne de steamers, l'objectif visé étant que la compagnie la plus intéressée à ces travaux se charge de leur entretien. Mais là où existe la concurrence, le Gouvernement n'a pas l'intention d'affirmer ces quais.

M. JAMESON: Aujourd'hui, il n'existe pas de concurrence à cet endroit; mais, paraît-il, dans un an ou deux, la concurrence pourrait surgir, et il faut prévoir cette éventualité.

L'hon. M. BRODEUR: Cette éventualité est prévue par l'amendement; car le bail n'est que pour une période de trois ans.

M. R. L. BORDEN: Quant aux quais publics que les pêcheurs utilisent actuellement sans payer de redevance, le ministre, je l'espère, dans l'application de cette loi, veillera à ce que les droits de ces pêcheurs soient respectés. Il serait déplorable qu'il existât quelque doute ou ambiguïté à cet égard, car les pêcheurs seraient dans l'impuissance absolue de payer ces droits.

L'hon. M. BRODEUR: Nous n'avons jusqu'ici perçu de droits des pêcheurs et ce n'est pas notre intention de nous départir de cette règle.

M. DANIEL: Je ne saurais dire quels sont les quais sous la juridiction du ministère de la Marine et ceux qui relèvent du ministère des Travaux publics. Les quais mentionnés dans les petites localités et qui sont les plus utilisés par les pêcheurs se trouvent sur la côte de l'Atlantique. En outre, sur le fleuve Saint-Jean, il y a un nombre de quais utilisés par les steamers et les navires faisant leur service sur ce fleuve. Le ministre pourrait-il nous dire de quel département relèvent les quais du littoral et du fleuve Saint-Jean? Les uns sont-ils soumis à sa juridiction, tandis que d'autres relèvent du ministère des Travaux publics?

L'hon. M. BRODEUR: Les quais sur le fleuve Saint-Jean se trouvent dans une situation différente, bien que je n'aie pas de renseignements précis sur la question. Ces quais n'ont pas été transférés à mon ministère. Ils sont encore sous la juridiction du ministère des Travaux publics; mais les quais en question, paraît-il, sont soumis à deux autorités: ils sont construits par le gouvernement provincial avec l'aide

du gouvernement fédéral. Je ne saurais dire si le gouvernement provincial est propriétaire de ces quais ou s'ils sont la propriété du gouvernement fédéral. Les quais visés par cet amendement ont été transférés à mon ministère.

M. DANIEL: Le ministre se propose-t-il de faire transférer les quais que j'ai mentionnés ?

L'hon. M. BRODEUR: Non, il ne s'agit que des quais sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. DANIEL: Si je ne me trompe, il n'y a qu'un seul quai sur le fleuve Saint-Jean qui soit sous la juridiction du ministère de la Marine, c'est le quai d'Oromocto. Le ministre est sans doute autorisé ici à percevoir des quaiages ici ?

L'hon. M. BRODEUR: Le quai d'Oromocto ne figure pas parmi la liste des quais du Nouveau-Brunswick.

M. DANIEL: Les quais figurant sur la liste du ministère semblent tous se trouver sur le littoral. L'adoption de cette loi influencerait-elle sur les droits à percevoir aux quais établis sur le fleuve Saint-Jean ?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne le crois pas, parce que ces quais n'ont pas été transférés à notre département. Tant qu'ils ne sont pas transférés à mon ministère, je ne saurais prendre d'initiative à leur égard car la loi à l'étude ne vise que les quais transférés à mon ministère.

M. DANIEL: Le ministre fait erreur au sujet du quai d'Oromocto. Si je ne me trompe, l'année dernière, il a transmis le tarif des droits établis à cet endroit.

L'hon. M. BRODEUR: Ce quai doit être sous la juridiction du département des Travaux publics, car il ne figure pas sur ma liste.

M. TALBOT: Ces travaux peuvent sans doute s'assimiler aux quais du fleuve Saint-Laurent, où les péages sont perçus par le ministère des Travaux publics.

M. TURGEON: Advenant qu'un quai utilisé par les pêcheurs en eau profonde et ailleurs soit transféré à un entrepreneur, inscrirait-on au bail une clause portant que l'entrepreneur est tenu de faire bénéficier ces pêcheurs de l'exemption de taxes actuellement accordée par le Gouvernement ?

L'hon. M. BRODEUR: Nous n'avons jamais perçu de quaiages pour les brise-lames utilisés par les pêcheurs, et je veillerai à ce qu'on insère pareille clause dans le bail. Je suis bien aise que l'honorable député ait appelé mon attention sur le fait et je veillerai à ce que les pêcheurs jouissent de la protection voulue.

M. JAMESON: Monsieur le président, je dois protester contre l'adoption de cette loi,

au cours de cette session. Il faudrait renvoyer ce projet de loi à une autre session, afin que les intéressés soient en lieu de l'étudier et de faire connaître leurs vues et leurs désirs à ceux qui les représentent ici. Le principal argument militant en faveur du transfert de ces quais et de la réglementation proposée par la loi à l'étude, c'est qu'en apparence l'Etat en bénéficierait par la réduction des frais d'entretien. En réalité, les frais d'entretien de ces quais se gonflent par suite de l'habitude de nommer deux ou trois surveillants pour diriger deux ou trois journaliers. On voit dans ce rapport de l'auditeur général que cette pratique a pour effet de gonfler le chiffre des dépenses. Je me contente de cette protestation, c'est le moins que je puisse faire. A mon avis, il faudrait renvoyer ce bill à la prochaine session.

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

Reprise de la séance.

M. DANIEL: Depuis la suspension de la séance, j'ai étudié cette mesure et je me suis convaincu qu'elle ne se rattache nullement aux principaux ports du Canada, de sorte qu'il n'y a plus lieu de présenter les observations que je voulais formuler. En outre, en relisant le compte rendu des débats de vendredi dernier, je constate que le ministre a déclaré qu'il n'a pas l'intention de relever les droits, mais qu'il se propose de faire tout l'opposé. Si le Gouvernement à l'intention d'abaisser les droits, je ne m'y oppose nullement.

(Il est fait rapport lu bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la 3e lecture du bill (n° 152) tendant à modifier la loi sur la protection des eaux navigables.

M. CONMEE: Je désire proposer que le bill ne soit pas maintenant adopté en 3e délibération, mais qu'il soit renvoyé au comité général, avec autorisation de le modifier, en y ajoutant les paragraphes suivants.

Avant de donner lecture de ces paragraphes, je dois dire que ce texte est emprunté du bill qui figure à mon nom, pour la 2e lecture au feuillet de la Chambre, mais dont il est impossible d'aborder l'étude. En présentant ce bill, j'ai déclaré que je n'avais pas l'intention d'insister sur...

M. L'ORATEUR: L'honorable député propose-t-il un projet de loi qui figure à son nom sur le feuillet de la Chambre ?

M. CONMEE: Je propose des amendements similaires. J'ai dit que je n'avais pas l'intention d'insister sur l'adoption des amendements, mais je désire discuter le principe du bill, si on me le permet.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député n'est pas dans la question. Si l'on veut que la prorogation ait lieu le semaine prochaine, je dois demander à l'honorable député d'ajourner ses observations jusqu'à la prochaine session.

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

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A L'IMMIGRATION.

La Chambre se forme en comité pour la suite de la discussion sur le bill (n° 17), déposé par M. Oliver, relatif à l'immigration.

M. EUGENE PAQUET (L'Islet) (texte): Monsieur l'Orateur, le Gouvernement recherche de nouveau la solution sociale du problème de l'immigration, en demandant au Parlement de modifier la législation concernant les immigrants.

Nous désirons des immigrants recommandables, sains de corps et d'esprit pour cultiver nos terres fertiles répandues avec profusion dans les différentes provinces, pour développer nos industries agricoles, forestières et minières. D'un autre côté, nous voulons éloigner les immigrants qui ne pourraient pas contribuer au progrès matériel et moral du peuple canadien.

La loi introduite par l'honorable ministre de l'Intérieur n'est pas parfaite, mais elle constitue certainement un élément de progrès. C'est une œuvre de paix sociale.

Nous pourrions bénéficier de cette loi si elle est appliquée convenablement et si le mode de recrutement des immigrants répond aux vœux et aux besoins d'un jeune peuple prospère, fier de ses institutions et prenant son rang parmi les grandes nations.

Notre législation concernant les immigrants doit revêtir un caractère de sévérité inconnue dans le passé, si nous voulons faire un choix judicieux de nos immigrants, si nous voulons diminuer la criminalité et protéger nos foyers.

L'an dernier le lieutenant-gouverneur de la province de Québec jetait un cri d'alarme en présence des législateurs. Il disait: "L'accroissement de la criminalité dans certaines parties de la province, surtout où se porte particulièrement l'immigration, préoccupe vivement mon gouvernement et il est fermement résolu à ne rien négliger pour assurer la sécurité des personnes et de la propriété."

Il y a quelques semaines, l'honorable juge Lavergne disait à Montréal:

M. L'ORATEUR.

Messieurs, nous traversons un règne de rapines et de cambriolages, tel que nous n'en avons jamais eu.

Nous sommes volés en plein jour, la nuit, dans nos maisons, sur la voie publiques, partout et à n'importe quelle heure du jour. Il est plus que temps que la société se protège et écarte de ses rangs les malfaiteurs. Par conséquent, les malheureux qui sont découverts doivent subir un châtement qui serve d'exemple aux autres.

Le 9 mars, le très honorable premier ministre présentait le rapport annuel sur la police à cheval du Nord-Ouest, pour 1908.

D'après ce rapport la criminalité dans l'Ouest canadien a atteint des proportions alarmantes. Sur 7,624 arrestations, il y a eu 6,377 convictions, soit une moyenne de 84 p. 100 et 692 convictions de plus que l'année dernière.

Il est donc urgent de modifier notre législation et de la rendre très sévère, afin d'assurer la protection de nos propriétés.

Permettez-moi de jeter un regard sur quelques articles de la nouvelle loi.

J'approuve l'article 111. Il contient les prescriptions les plus sévères pour l'exclusion des immigrants qui souffrent de maladies contagieuses ou dangereuses pour la société. Ceux qui sont atteints de graves déficiences morales ou physiques ne peuvent pas être admis. Les lois d'exclusion sont très sévères à l'égard des criminels et envers tous ceux qui ne peuvent pas faire des citoyens utiles à leur patrie d'adoption.

Mais le principe adopté dans la section suivante m'inspire des craintes:

g) Les immigrants dont le passage ou le prix de transport a été payés en tout ou en partie par quelque organisation de charité, ou sur des fonds publics, à moins que ne soit établi qu'il a été obtenu une autorisation écrite de la part du directeur de l'immigration ou, s'il s'agit de personnes venant d'Europe, une autorisation écrite de la part de l'adjoint du directeur de l'immigration pour le Canada, à Londres, pour le débarquement de ces personnes au Canada, et que ladite autorisation a été utilisée dans un délai de soixante jours à compter de sa date.

Quelles sont les garanties qui nous sont offertes par l'adjoint du directeur de l'immigration pour le Canada, à Londres? Les sociétés charitables seront-elles dans l'obligation de s'occuper sérieusement de la répartition ou du bien-être des immigrants?

Ces institutions philanthropiques accomplissent une œuvre bienfaisante en s'adressant aux déshérités pour les relever au point de vue matériel, moral et social.

Je veux bien admirer le zèle, la philanthropie, le dévouement, les sacrifices des directeurs des associations charitables, qui, au nom des principes religieux et humanitaires, au nom de la charité chrétienne et de la dignité humaine, pénètrent toutes les couches sociales des grandes cités pour soulager les pauvres et les déçus, mora-

liser les coupables, donner de la vitalité aux épuisés et rajeunir les vieilles races en vivifiant les cœurs.

Sir Clement Kinlock Cook, président du Central Emigration Board, vient d'écrire une page importante dans le "Times" de Londres.

Ce philanthrope fait une riche peinture du Canada et le montre comme l'Eden qui offre les plus grands avantages aux immigrants des Iles-Britanniques. Il se prononce contre le système des primes et croit que les associations charitables n'ont envoyé au Canada qu'un petit nombre d'immigrants non désirables.

Cette opinion n'est pas partagée par tous les économistes.

On a trop souvent dirigé vers le Canada des immigrants qui sont un fardeau pour le public ou l'Etat.

On a trop souvent conduit au Canada des immigrants qui ne répondent en aucune façon aux conditions du pays et qui n'ont aucune chance de prospérer, même dans les circonstances le plus favorables.

Ces institutions philanthropiques n'ont-elles pas souvent conduit au Canada des immigrants dont la moralité n'a pas toujours été irréprochable?

Je redoute l'autorisation écrite de l'assistant surintendant de l'émigration canadienne à Londres. Ne pourrait-on pas rendre les associations charitables responsables des immigrants non recommandables qu'elles envoient au Canada?

Je demande à l'honorable ministre d'être bien prudent à l'égard des immigrants dirigés vers le Canada par les associations charitables.

J'attire votre attention sur l'article 4:

Le ministre peut émettre un permis par écrit autorisant une personne à entrer en Canada sans être assujétie aux dispositions de la présente loi.

Le Parlement accorde à l'honorable ministre un pouvoir discrétionnaire des plus étendus. Dans des circonstances exceptionnelles, le ministre doit peut-être jouir de ce pouvoir, mais le Parlement devrait connaître les catégories d'immigrants admises en vertu de ce texte légal.

Le Parlement ne devrait-il pas imposer à l'honorable ministre l'obligation de mentionner dans son rapport annuel les noms des personnes qui ne seront pas assujéties aux dispositions de la présente loi.

Passons à l'article 37:

37. Les règlements à établir par le Gouverneur en conseil sous le régime de la présente loi, peuvent mettre comme condition à la permission de débarquer en Canada, que l'immigrant possède un minimum d'argent, lequel peut varier selon la race, l'occupation ou la destination de l'immigrant, et autrement selon les circonstances.

Grâce à cet article, nous pouvons éloigner les immigrants qui deviendraient un

fardeau pour le public. Le Gouverneur en conseil appliquera, je l'espère, cette législation avec sagesse et avec humanité. Il s'agit avant tout de recevoir des immigrants désirables et de ne pas admettre les mauvais éléments. D'après les inspecteurs médicaux, les restrictions imposées l'an dernier ont contribué à diminuer le nombre des immigrants non désirables.

L'article 30 concernant l'inspection médicale est peut être le plus important:

30. Les médecins nommés sous le régime de la présente loi doivent faire l'examen physique et mental de tous les immigrants et passagers d'un bâtiment ou navire, qui cherchent à débarquer en Canada, excepté s'il s'agit de citoyens canadiens. Cet examen doit se faire en conformité de règles prescrites par le directeur de l'immigration sous la direction ou avec l'approbation du ministre.

L'an dernier, durant le mémorable débat à l'égard des primes, je disais: L'examen médical devient de plus en plus sérieux au moins à Québec. Je suis en position d'affirmer que le bureau d'inspection médicale des immigrants à Québec n'est pas inférieur à ceux que nous pouvons visiter dans les ports américains. Je ne contredis pas ce langage. Mais, d'après les derniers rapports des médecins examinateurs des Etats-Unis, je constate que nos voisins deviennent de plus en plus sévères à l'égard de l'inspection médicale, et nous devons les suivre dans cette voie progressive. Autrement nous recevrons les immigrants qu'ils refusent.

Il me semble important de lire l'extrait suivant du rapport des officiers du dernier congrès ouvrier:

La nombreuse immigration, au cours de l'année qui vient de se terminer, a eu une influence sérieuse sur les conditions du marché de la main-d'œuvre au Canada. Le premier devoir de notre Gouvernement devrait être de protéger les intérêts des citoyens canadiens. Que la population soit moins nombreuse, pourvu qu'elle soit ainsi que de voir le pays encombré d'une populace mécontente, pauvre et nécessiteuse. Mais nos gouvernants semblent anxieux de peupler le Canada à tout prix. Les protestations des associations ouvrières ne semblent avoir aucun effet auprès de nos législateurs.

Nous attirons l'attention de la délégation sur le rapport de notre représentant parlementaire et sur celui que M. Trotter a fait de sa mission en Europe. La question de l'immigration est pleinement discutée. Le rapport du docteur Bruce Smith, inspecteur des hôpitaux et des institutions de charité, est aussi intéressant pour nous en ce qu'il se plaint du système défectueux d'inspection des immigrants à leur arrivée au Canada. M. S. A. Armstrong, inspecteur des prisons, écrit dans le même sens, disant qu'on a permis de s'établir au Canada à un grand nombre de gens du type le moins recommandable.

L'importance d'une inspection médicale sérieuse est évidente si nous voulons faire

un choix absolument judicieux des immigrants.

Le Gouvernement, j'espère, va comprendre qu'il faut absolument augmenter le nombre des médecins examinateurs à Québec.

Durant l'année fiscale 1907-1908, 138,932 immigrants ont subi l'examen médical à Québec. Ce travail a été accompli par trois médecins sous la direction éclairée de M. le docteur Pagé. Chaque médecin a dû examiner 46,310 immigrants. Si le travail pouvait être également réparti pour chaque mois, je pourrais peut-être ne pas traiter ce sujet, mais cette immense tâche est pour ainsi dire accomplie pendant quelques mois. D'après le rapport des commissaires du service civil (page 44) monsieur le docteur Pagé aurait déclaré que l'on avait fait l'inspection médicale de 5,000 immigrants dans une seule journée. Cette déclaration est des plus sérieuses. De plus ces médecins sont obligés de traiter les malades retenus à l'hôpital. Ils sont obligés de consacrer des heures précieuses pour étudier certaines affections des immigrants qui n'ont pas subi un examen satisfaisant. Les méthodes d'inspection médicale doivent être plus sévères, au moment où les autorités des Etats-Unis donnent des instructions rigoureuses à leurs inspecteurs médicaux.

Nos médecins examinateurs deviennent très habiles, connaissent vite les déficiences physiques de l'immigrant.

Aux Etats-Unis la loi exige des médecins examinateurs une expérience professionnelle de quelques années nous devrions suivre cet exemple.

Jetons un regard sur les instructions données à nos inspecteurs médicaux par les autorités du département de l'Intérieur. On leur recommande avec raison d'exercer leurs fonctions avec le plus grand soin. Le champ est vaste. Parcourons le rapidement. Y a-t-il déficience physique, ataxie, paralysie, déviation de la colonne vertébrale, tuberculose osseuse?

Y a-t-il des stigmates de dégénérescence, rachitisme, tuberculose, syphilis, strabisme, affection des lèvres, du palais?

Y a-t-il hypertrophie des glandes du cou?

La parole est-elle déficiente?

La peau, l'œil, le cœur et les organes de la respiration doivent être examinés avec le plus grand soin. L'immigrant est-il atteint d'une affection du cerveau, ou du système nerveux? Y a-t-il de l'épilepsie?

L'affection dont l'immigrant est atteint, est-elle aiguë ou chronique? Peut-il avantageusement suivre un traitement?

Telles sont les instructions données aux inspecteurs médicaux.

Je le demande à tous les médecins, peuvent-ils, en quelques minutes, même dans les cas ordinaires, se rendre parfaitement compte de l'état mental et de l'état physique d'un immigrant?

M. E. PAQUET.

Peuvent-ils, en quelques minutes, s'assurer que l'immigrant ne souffre d'aucun trouble du côté du cerveau, du système nerveux, de la peau, de l'œil, du cœur et des poumons? L'examen médical devrait avoir une durée de 15 à 20 minutes, si nous voulons avoir un travail absolument scientifique.

J'ai étudié avec intérêt les instructions données aux médecins examinateurs et contenues dans ce manuel. Elles sont adaptées aux besoins de la science, mais nos médecins examinateurs ont rarement le temps de suivre ces instructions. Il y a aujourd'hui quatre médecins examinateurs dans le port de Québec. Bien souvent, pendant un travail de dix heures, ils font l'examen de 2,000 à 2,500 immigrants. Le convoi les attend pour les transporter dans l'Ouest. Les médecins ont à peine deux ou trois minutes à leur disposition pour faire subir l'examen médical.

D'après les derniers règlements les immigrants envoyés au Canada par les associations charitables recevant une subvention de l'Etat, vont subir un examen médical très sévère. Voici le certificat qui sera rempli par le médecin examinateur.

On exige l'histoire médicale de la famille; on exige la connaissance de l'état antérieur de santé de l'immigrant. J'attache une haute importance à la partie de l'examen qui regarde le cœur et les poumons. On exige l'auscultation et la percussion du cœur et des poumons. Tous les organes importants doivent être examinés d'une façon absolument scientifique. Cette sévérité scientifique est légitime. Mais nous ne pouvons pas aujourd'hui suivre ces instructions. Le Gouvernement doit réorganiser le service de l'inspection médicale, s'il veut obtenir les résultats désirés. Un médecin consciencieux ne peut pas faire cet examen sans avoir à sa disposition au moins vingt minutes.

Les immigrants dirigés au Canada par les associations charitables viennent en bon nombre des grandes villes des Iles-Britanniques. Ils vivent dans un milieu propre au développement de la tuberculose. Il est donc nécessaire de faire un examen sérieux des poumons. M. le docteur Pagé dans son témoignage lors de l'enquête sur le service civil, dit: "Un certain nombre de tuberculeux peuvent échapper à notre attention. Le diagnostic est difficile au début de la maladie et nous n'avons pas le temps à notre disposition pour faire les recherches suffisantes.

En 1904 et en 1908, lors des séances de l'association canadienne pour prévenir la tuberculose, M. le docteur Pagé a vivement attiré l'attention du public et du monde médical en étudiant la tuberculose au point de vue de l'immigration. Au moment où nous cherchons les moyens les plus efficaces pour prévenir cette maladie, nous devons chercher à éloigner de nous les

immigrants qui peuvent être atteints de la tuberculose à leur arrivée au Canada. Les membres de l'association instituèrent un comité chargé de conférer avec le ministre de l'Intérieur (M. Oliver). Il reçut cordialement les membres du comité et promit de prendre les mesures les plus énergiques pour éloigner les immigrants atteints de tuberculose. De là, je suppose, ce certificat qui exige l'auscultation et la percussion du poulmon. Si les médecins examinateurs ont le temps de suivre les instructions données, nous recevrons peu de tuberculeux. Mais pour obtenir ce résultat il faut augmenter le nombre des médecins examinateurs. Je le répète, l'inspection médicale chez nos voisins devient de plus en plus sévère et nous devons même marcher à leur tête puisque nous faisons aujourd'hui le choix des éléments qui seront le fondement d'un grand peuple.

La nouvelle loi prescrit avec sagesse le rapatriement des immigrants non désirables durant les trois années qui suivent leur entrée au Canada.

L'inspecteur des prisons de la province d'Ontario, dans son rapport de 1907, demande aux autorités de rendre plus sévères les prescriptions légales concernant le rapatriement des immigrants non désirables.

Depuis le 31 mars 1903, nous avons dépensé \$28,000 pour rapatrier des immigrants non recommandables. C'est le renvoi de pauvres immigrants brisés par le chagrin, déçus dans leurs espérances, au moment où ils croient pouvoir jouir de l'aisance et de la liberté sur la terre canadienne. On éviterait le plus souvent cette triste nécessité du rapatriement des immigrants non recommandables, grâce à l'inspection médicale au delà des mers. Le docteur Bryce, le 25 avril 1906, déclarait que cette inspection médicale serait incontestablement à l'avantage des immigrants et de la nation canadienne.

Le 24 septembre 1906, des citoyens américains renseignés sur les affaires concernant l'immigration, se réunissaient à New-York. M. P. Hall disait :

Il nous faut des sommes d'argent plus élevées pour l'inspection médicale. Nous avons déjà des officiers médicaux en Italie et au Japon, je désire l'extension de ce système.

A la page 242 du volume "Immigration," M. Hall écrit : " Depuis le 21 août 1903, les chirurgiens américains fixés à Robe, à Nagasaki, Yokohama, au Japon, à Hong-Kong et à Shanghai, en Chine, ont reçu instruction d'examiner les immigrants qui se rendaient aux Etats-Unis. Les Etats-Unis ont aussi des médecins examinateurs à Naples, Palerme, et dans le Canada.

Je demande au Gouvernement de tenter une expérience, de nommer quelques médecins examinateurs dans les grands ports européens d'où partent le plus grand nombre des immigrants pour le Canada. En théorie M. le docteur Bryce paraît sym-

pathique à l'inspection médicale aux ports d'embarquement. Mais il prétend, dans son rapport du 14 mai 1906, qu'il est bien difficile de faire l'examen médical au delà des mers.

Les immigrants, il est vrai, n'arrivent que quelques heures avant le départ du paquebot, mais nous pourrions modifier ces conditions.

On redoute des difficultés diplomatiques. J'en suis convaincu, les autorités canadiennes pourraient traiter cet important sujet avec les autorités britanniques.

Cette question scientifique et humanitaire est un problème international dont nous devons rechercher la solution. Le système idéal consisterait dans l'inspection médicale sur le navire par un médecin canadien choisi et rémunéré par le département de l'Intérieur. Il aurait amplement le temps de faire un examen absolument scientifique. Ce mode d'inspection serait dispendieux, mais offrirait des garanties sérieuses. Nous ne voulons pas de dégénérés pour bâtir l'édifice national. Cette nouvelle méthode d'inspection pourrait contribuer à diminuer considérablement les dépenses nécessaires pour opérer l'œuvre du rapatriement des immigrants non recommandables.

Des hommes sérieux attachent une haute importance à l'examen par les médecins des compagnies de navigation.

Lors de l'enquête de la commission du service civil, on a démontré que ces médecins n'ont pas toujours été assez vigilants. On a constaté des cas de maladies contagieuses au moment où les navires entraient dans le port de Québec. Le paquebot est alors obligé de retourner à la Grosse île pour y subir la désinfection. D'après le témoignage de M. le docteur Pagé, les immigrants ne subissent qu'un examen superficiel au moment du départ de l'Europe. Mais les statistiques suivantes démontrent un progrès sérieux :

	Immigrants.	Détenus.
1905..	83,000	1,300
1906..	112,000	1,000
1907, plus de.. . .	112,000	500

Les compagnies de navigation s'intéressent davantage à la santé et à l'état moral des immigrants, parce qu'elles sont obligées de rapatrier les immigrants non désirables. Les médecins des compagnies paraissent plus zélés dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Nous avons fait des progrès constants depuis 1904 à l'égard de l'inspection médicale et du traitement des immigrants détenus dans les hôpitaux.

Nous ne devons pas nous arrêter dans cette voie progressive.

Je rêve pour mon pays les plus hautes destinées, l'avenir le plus brillant. J'ai confiance dans nos ressources naturelles,

dans l'énergie et la moralité du peuple canadien. Pour atteindre ce but, adoptons les méthodes les plus rationnelles pour le choix de nos immigrants. Votons les crédits nécessaires pour organiser d'une façon parfaite nos services médicaux, donnons à nos inspecteurs médicaux l'assistance nécessaire, construisons des pavillons d'isolement, recevons avec respect et avec dignité ceux qui sont admis dans la grande feuille canadienne. Ces populations bien choisies et bien accueillies aimeront le Canada, nos lois, nos institutions et nous aideront dans le développement de notre agriculture, de notre commerce et de nos industries.

Au point de vue de l'immigration et de l'hygiène le service des quarantaines est intimement lié au service d'inspection médicale des immigrants. Pourquoi maintenir la séparation de ces services? M. le docteur Pagé, dans son témoignage à l'enquête de la commission du service civil, disait:

Si le service des quarantaines et celui de l'inspection médicale dans le port de Québec étaient unis sous la direction d'un ministre, nous éviterions des difficultés. Nous pourrions travailler avec harmonie dans l'intérêt de la santé.

M. de Montizambert, directeur général du service de l'hygiène publique, disait:

Les membres de l'association canadienne et les officiers du service d'hygiène publique ont fortement recommandé au Gouvernement de réunir sous la direction d'un ministre tous les sujets que concernent l'hygiène publique. Les malades détenus dans nos stations de désinfection sont sous la direction du département de l'Agriculture.

Actuellement les marins malades sont sous la direction du ministre de la Marine; les immigrants malades sont sous la direction du ministère de l'Intérieur; les Indiens malades sont sous la direction du département des Indiens. L'analyse des substances alimentaires et des préparations pharmaceutiques relève du département du Revenu de l'intérieur. Il y a là une anomalie.

L'augmentation du nombre de nos immigrants nécessite dans nos ports de mer et nos stations de désinfection l'érection de nouveaux bâtiments, de pavillons d'isolement appropriés aux besoins de la science.

Cette nouvelle législation contient des dispositions assez rigoureuses pour empêcher le débarquement des immigrants qui ne pourraient faire de bons citoyens.

Elle prescrit aussi que les immigrants non désirables devront être rapatriés aux frais des compagnies de navigation.

La section 3 de l'article 33 impose aux compagnies de navigation de nouvelles obligations.

3. Toute compagnie de transport ou toute personne qui, le sachant et le voulant, débarque ou aide à débarquer en Canada un im-

migrant refusé ou une personne dont l'entrée en Canada est interdite sous le régime de la présente loi, est coupable d'une contravention et passible, sur conviction, d'une amende de cinq cents dollars au plus et de cinquante dollars au moins, pour tout immigrant refusé ou autre personne dont le débarquement en Canada a été ainsi effectué ou tenté.

Les Etats-Unis ont adopté cette législation en 1907 et les médecins examinateurs de la grande république déclarent que les pénalités imposées aux compagnies à l'égard des immigrants non recommandables, constituent le moyen le plus fructueux pour éloigner les mauvais immigrants.

Permettez-moi quelques suggestions. Celui qui désire entrer dans notre pays devrait être porteur d'un certificat établissant qu'il n'a commis aucun crime impliquant turpitude morale. Ce certificat pourrait être décerné par un magistrat, par le greffier d'un tribunal ou un ministre des cultes. Inscrivons un texte similaire dans notre législation et nous disposerons d'un nouveau moyen pour éloigner les mauvais immigrants.

Je désire faire une autre suggestion. En 1907, le gouvernement des Etats-Unis a institué, d'après l'article 39 de la loi concernant l'immigration, une commission composée de trois sénateurs nommés par le président du sénat, de trois membres du congrès, nommés par le président du congrès, et de trois commissaires choisis par le président des Etats-Unis. Ces commissaires jouissent des pouvoirs les plus étendus. Ils peuvent visiter les diverses contrées de l'Europe; ils peuvent rechercher tous les renseignements nécessaires afin d'éclairer les législateurs de la grande république à l'égard de cette grande question de l'immigration.

Le président des Etats-Unis peut convoquer des congrès internationaux afin d'étudier ce problème.

Nous avons, il est vrai, un comité d'agriculture et de colonisation, mais la question agricole absorbe les moments les plus précieux de nos législateurs.

Le Gouvernement accomplirait un travail fécond et progressif en nommant un comité spécial ou des commissaires investis du pouvoir de faire des recherches à l'égard de l'immigration asiatique, du mode de recrutement des immigrants, de l'inspection médicale, du rapatriement des non désirables, de la répartition des immigrants, et de l'assimilation de ceux qui viennent habiter le Canada.

D'après l'article 40 de la législation des Etats-Unis concernant l'immigration, il existe un bureau de renseignements et de répartition des immigrants.

Sans doute, nos agents d'immigration, nos sociétés de colonisation et les institutions philanthropiques doivent indiquer aux immigrants les régions, les localités où ils peuvent s'établir et prospérer. Mais le

gouvernement canadien devrait établir un bureau central de renseignements et de répartition des immigrants afin de diriger dans leur labeur, nos agents et les sociétés nationales. Ce serait un travail systématique.

Les autorités doivent faire les plus nobles efforts pour diriger dans la bonne voie un courant de saine immigration.

Les immigrants ne doivent pas inonder le marché du travail dans les grandes villes et les centres ouvriers. Un des nôtres l'a écrit:

N'allons pas sous le spécieux prétexte de créer de nouvelles paroisses, ou encore développer celles qui existent déjà, diriger inconsidérément les colons vers les endroits où ils seront probablement dans la gêne toute leur vie et où ils auront de la difficulté à élever leurs enfants et à les établir.

Nous ne pouvons pas comparer nos conditions économiques avec celles de nos puissants voisins. Avouons-le, ils ont fait des efforts constants pour trouver la solution sociale du problème de l'immigration. Nous pouvons nous inspirer de l'expérience de nos voisins; nous pouvons nous inspirer de notre histoire, de nos traditions pour élaborer une loi digne d'un grand peuple.

Le Parlement accorde des pouvoirs très étendus au Gouverneur en conseil et à l'honorable ministre de l'Intérieur.

Lisons l'article 89.—

89. Le Gouverneur en conseil peut établir et maintenir des bureaux d'immigration aux endroits, dans les limites ou en dehors du Canada, qu'à toute époque il juge à propos.

Nos bureaux d'immigration attirent l'attention. Les agents d'immigration, dans notre pays et à l'étranger, sont les représentants du Canada. Ils doivent faire honneur au Canada pour leur activité, leur travail, leur prudence et leurs connaissances. Ces délégués de ministère doivent être bien renseignés sur nos ressources et nos conditions économiques. Certains bureaux d'immigration aux Etats-Unis ne sont pas organisés d'une façon efficace. On ne fournit pas au chef de ces bureaux les éléments nécessaires pour accomplir un travail effectif.

Le Parlement devrait imposer à l'honorable ministre l'obligation de publier, dans son rapport annuel, les rapports des agents d'immigration. Ainsi durant les deux dernières années, les rapports des agents d'immigration aux Etats-Unis et les rapports des sociétés de colonisation ne sont pas inscrits dans les publications officielles livrées aux représentants du peuple.

Je demande au Gouvernement et au Parlement une législation digne d'un peu-

ple qui grandit au milieu des nations. Je désire une loi sévère, mais humanitaire, s'inspirant des principes du christianisme.

En terminant, monsieur l'Orateur, je tiens à dire que, à titre de Canadien, je regrette vivement la campagne de dénigrement poursuivie par quelques écrivains en Belgique. On calomnie outrageusement nos institutions, nos agents d'immigration et les officiers canadiens qui reçoivent l'émigrant à son entrée dans notre pays. Des agents d'immigration ont pu prévariquer, n'ont peut-être pas compris la noblesse de leur mission; mais on n'a pas le droit de jeter l'injure à la face d'officiers fidèles, bien pénétrés de la grandeur de leur rôle. Cette campagne est de nature à éloigner les classes désirables. Le Gouvernement doit adopter des méthodes qui pourront faire disparaître les préjugés en Belgique contre le Canada.

M. J. C. A. ETHIER (Deux-Montagnes): J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'éloquent discours le l'honorable député de l'Islet (M. Paquet) et les remarques qu'il a faites sur le projet de loi actuellement soumis à la Chambre. Ce débat est d'une importance tellement vitale que j'ai cru devoir y prendre part afin de communiquer mes impressions à ce sujet et aussi pour donner mon opinion sur le programme d'immigration mis en vigueur par le Gouvernement actuel jusqu'à ce jour. Je réclame l'indulgence de mes collègues de langue anglaise si je ne manie pas leur langue avec toute la correction requise dans un discours prononcé en cette Chambre; mais je ferai de mon mieux. Le bill qui nous est maintenant soumis est très important. L'immigration est le grand problème dont la solution, rationnelle et complète, sera assurée, je le crois du moins, par l'application fidèle et la mise en vigueur du présent bill.

Avant de discuter le fond de cette mesure, qu'il me soit permis de jeter un regard en arrière et de considérer quelle était la situation du Canada relativement à l'immigration avant 1896, et ce qui a été fait depuis. C'est un fait bien connu que sous l'ancien régime le mot "rapatriement" était une expression blessante, que le mot "immigration", dans son véritable sens, était presque, sinon entièrement inconnu.

En ce temps-là, notre population était stagnante, nos Canadiens quittaient le sol natal pour chercher aux Etats-Unis les moyens d'existence qui leur faisaient défaut en Canada. Que faisait le gouvernement d'alors pour enrayer l'exode des Canadiens? Quels efforts faisait-on pour rapatrier les milliers et les milliers de Canadiens qui s'exilaient?

Je ne puis constater l'existence d'une ligne de conduite déterminée dans les rapports officiels d'alors. Comme preuve à

l'appui de ce que j'avance qu'il me soit permis de mentionner le rapport du haut commissaire pour l'année 1896, daté du 27 janvier 1877. Ce rapport est de sir Donald Smith, haut commissaire. Il se plaint de ce que l'émigration vers le Canada est restée normale pendant plusieurs années et a quelque peu diminué comparativement aux années précédentes, le mouvement vers le Canada n'étant pas aussi considérable qu'il l'avait été dix ou douze ans auparavant. Il insiste de plus sur le fait que l'on devrait dépenser plus d'argent et faire une propagande plus active afin d'encourager l'émigration vers le Canada. Qu'il me soit permis de citer ses remarques sur ces divers points :

On pourrait, et à mon sens on devrait dépenser plus d'argent pour activer l'émigration. Naturellement, le Canada est obligé de lutter contre certains désavantages, plus apparents que réels, comparativement à quelques-unes des autres colonies; mais je crois que beaucoup de choses qui se passent au Canada ont pour effet de décourager l'immigration. Au Canada, l'on pourrait faire plus qu'on ne fait pour attirer l'immigration, pour l'y retenir une fois arrivée et pour coopérer dans les efforts tentés en ce pays pour déterminer un courant d'immigration recommandable vers le Dominion. La concession d'une plus grande étendue de terres gratuites, plus près des voies ferrées et des établissements aurait une puissance d'attraction très considérable.

Il disait encore :

Je crois que la ligne de conduite qu'il convient d'adopter serait de continuer notre travail de propagande, de dépenser plus d'argent, de tenir le pays constamment sous les yeux du public; et je suis certain que si l'on fait cela le résultat désiré sera obtenu avec le temps.

En terminant, il disait :

L'émigration vers le Canada est restée normale depuis quelques années.

Elle avait quelque peu diminué, comparé aux années antérieures. Bien que les dépenses du gouvernement pour l'immigration aient diminué, celles des compagnies de navigation et des compagnies de chemin de fer se sont pour ainsi dire maintenues et il y a eu d'autres influences à l'œuvre, notamment les agences des gouvernements provinciaux. On a aussi augmenté le nombre de nos propres agences. En dépit de tous ces efforts combinés, l'immigration du Canada n'est pas aussi forte qu'il y a dix ou douze ans, ce qui tendrait à démontrer que la diminution de l'immigration ne provient pas du manque d'efforts de ce côté.

En terminant, je puis dire que le résultat de mes enquêtes me porte à croire qu'on pourrait avantageusement consacrer de plus fortes sommes à l'encouragement de l'immigration au Canada, qu'à la longue il en résulterait une véritable économie. Mais en même temps, je crois devoir ajouter que cet argent devrait être employé d'une manière systématique et soumis à un contrôle sévère, car je ne puis conseiller des dépenses inconsidérées et sans but.

M. J. A. C. ETHIER.

Ainsi dans ce rapport fait après la chute de l'ancien Gouvernement, et à l'avènement du Gouvernement actuel, le haut commissaire déclare qu'il faudrait dépenser plus d'argent et faire plus de propagande pour encourager l'immigration des Iles-Britanniques au Canada. Ces conseils ont été suivis par le Gouvernement actuel, bien que depuis quelques années l'opposition dans cette Chambre se soit plainte des sommes dépensées pour donner leur effet aux conclusions du haut commissaire en 1897.

Quels sont les résultats obtenus? Depuis l'avènement du parti libéral au pouvoir, le Gouvernement par sa politique d'immigration adoptée en 1897, par la dénonciation des traités avec la Belgique et l'Allemagne, par l'ouverture de nouveaux débouchés, par le développement des ressources du pays, par l'encouragement donné aux industries de toute sorte, par l'exécution de grandes entreprises publiques, par l'établissement de nouvelles provinces, par la nomination d'agents d'immigration en Angleterre, aux Etats-Unis, en France et en Belgique, a attiré l'attention du monde sur le Canada et depuis cette époque nous sommes entrés dans une nouvelle ère de prospérité.

La question du rapatriement n'a pas, non plus, laissé le Gouvernement indifférent. Comme preuve, je donnerai les noms des agents qu'il a nommés pour travailler à l'œuvre du rapatriement des canadiens aux Etats-Unis: D. Gauthier, C. A. Laurier, M. l'abbé Gravel, l'abbé J. A. Ouellette, l'abbé J. C. Sinnett, l'abbé E. E. Gauthier, J. B. Carbonneau, R. Dupont, A. Ayotte, O. Tessier, R. Laurier, A. P. Bérubé, W. H. Beaudry, Elzéar Gingras.

De 1900 à 1907, le ministre de l'Intérieur a subventionné les sociétés suivantes qui ont surtout pour mission de travailler au rapatriement des Canadiens des Etats-Unis: durant ces six années, la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, a reçu en subventions \$25,300, la société de rapatriement de Montréal, \$25,300; la société de rapatriement de Québec, \$22,000. Par le dernier rapport du département de l'Intérieur, celui de 1908, je vois que l'honorable ministre a toujours pour encourager l'œuvre du rapatriement et accordé à la compagnie de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, \$8,000, à la société de rapatriement de la vallée de l'Ottawa, \$1,500 et à l'Union nationale française, \$1,000.

Quel a été le résultat des efforts de ces sociétés? Pour le savoir il n'y a qu'à lire leurs rapports. Pour l'information de la Chambre, je citerai quelques-uns des résultats obtenus. De 1906 à 1907, la société de rapatriement de Montréal a ramené au Canada 1,715 Canadiens; dans une autre partie de ce rapport, il est dit que le seul

chemin de fer de Rutland, indépendamment des agences du gouvernement, en dehors de toute propagande des sociétés de rapatriement, a ramenés 78,866 Canadiens au Canada pour les distribuer dans les anciennes paroisses de la province de Québec.

Prenons encore l'agence de Biddeford, Me., sous la direction de M. J.-B. Carbonneau. Dans son rapport du 31 mars 1908, il dit qu'il a émis 405 certificats, représentant 135 familles possédant pour \$48,000 d'effets. Durant les cinq dernières années, de 1903 à 1908, sous l'empire de cette politique de rapatriement, 26,547 Canadiens sont revenus au pays, soit 9 p. 100 de l'immigration totale des Etats-Unis. Cette immigration totale s'est élevée à 239,775.

Permettez-moi de dire un mot de cette immigration des Etats-Unis. Je suis convaincu que les agents nommés par le Gouvernement ont fait un travail de propagande très utile, surtout dans les états de l'Ouest. La Chambre sera peut-être bien aise d'apprendre que le département de l'Intérieur, depuis 1896, a nommé aux Etats-Unis les agents suivants: Benj. Davis, Great-Falls, Montana; Thomas Duncan, Syracuse, New-York; E. T. Holmes, Saint-Paul, Minnesota; Geo. A. Hall, Pittsburgh, Pennsylvania; W. V. Bennett, Omaha, Nebraska; Chas. Pilling, Grand-Forks, North-Dakota; Thos. Hetherington, Boston, Massachusetts; H. M. Williams, Toledo, Ohio; J. M. McLachlan, Watertown, New-York; Jas. N. Grieve, Spokane, Washington; M. V. McInnes, Detroit, Michigan; T. O. Currie, Milwaukee, Wisconsin; C. J. Broughton, Chicago, Illinois; W. H. Rogers, Indianapolis, Indiana; J. S. Crawford, Kansas City, Missouri.

Je ne crois pas qu'après cela on ose accuser le département de négligence dans l'encouragement de l'immigration des Etats-Unis dans les anciennes ou les nouvelles provinces du Canada.

Comme je l'ai déjà dit, 239,775 immigrants nous sont venus des Etats-Unis, de 1901 à 1907. En 1908, onze des agences que j'ai mentionnées ont envoyé 23,676 colons s'établir parmi nous; cinq de ces agences rapportent 1,168 chargements de wagons de meubles; cinq autres déclarent que les immigrants ont apporté avec eux pour \$5,735,355 de meubles et effets. Voilà un aperçu du travail accompli par ces agences durant le dernier exercice.

La société d'immigration de la vallée de l'Ottawa, a amené l'an dernier 683 immigrants repartis comme suit: 470 dans le Nouvel Ontario; 229 dans le Nouveau-Québec et 37 dans l'Ouest.

Je crois savoir que certains de nos honorables amis de la gauche se plaignent de ce que la province de Québec ne reçoit pas sa juste part; on devra du moins admet-

tre qu'elle a eu sa juste part des immigrants amenés par les soins de la société de la vallée de l'Ottawa.

L'agence de Grand-Falls a envoyé 1,756 immigrants avec 32 wagons d'effets de colons, évalués à \$2,688,335. Ces colons se sont établis dans le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan. L'agence de Détroit a envoyé 3,521 colons, dont les effets étaient évalués à \$1,770,000. L'agence de Boston en a envoyé 744, dont les effets représentaient une valeur de \$432,620, soit une moyenne de \$558.94 par immigrant. Je pourrais citer des chiffres semblables pour presque toutes les agences. Cela démontre que cette politique enrichit le pays, tant sous le rapport de la population, que sous celui des capitaux que ces immigrants apportent avec eux.

En 1907, le département de l'Intérieur a dépensé \$1,095,600 pour l'immigration, et quels résultats a-t-il obtenus? 58,320 immigrants nous sont venus des Etats-Unis et ont apporté avec eux environ \$58,778,496, contre \$7,585,651 apportés par les immigrants des Iles-Britanniques et du continent européen. Ces chiffres établissent clairement que l'argent dépensé pour l'immigration est un placement à intérêt composé dont le pays retire de grands avantages.

Après avoir traité du rapatriement et de l'immigration des Etats-Unis, permettez-moi, monsieur l'Orateur, de dire un mot de l'immigration européenne. Le rapport officiel du département de l'Intérieur pour l'exercice 1907-1908, fait voir qu'en neuf mois, du 1er juillet 1906 au 31 mars 1907, 124,667 immigrants sont arrivés aux ports océaniques, pendant que ces mêmes immigrants, pendant les cinq dernières années du régime conservateur, n'ont été qu'au nombre de 113,000. Aussi, pendant 9 mois, il nous est arrivé d'Europe 11,000 immigrants de plus que pendant cinq ans du régime conservateur.

Durant les 12 mois expiré le 31 mars 1907, il nous est venu d'Europe 204,157 immigrants.

A quoi faut-il attribuer ce flot d'immigration? Je ne crois pas d'être contredit en disant que nous devons cette immigration au travail des agents nommés par le gouvernement en France et en Belgique; à la distribution des imprimés par le département, au concours des journaux, aux conférences faites dans ces pays et aux splendides expositions de nos produits agricoles à Liège et ailleurs.

Puisque je suis amené à parler d'agriculture à propos d'immigration, permettez-moi de rappeler que de 1896 à 1907, le département de l'Agriculture a dépensé \$1,568,140 pour les expositions canadiennes à l'étranger. Ces expositions ont fortement contribué à nous attirer une nombreuse classe d'immigrants recommandables.

Quelques députés de l'opposition se sont plaint—pas ce soir, mais quelques mois avant l'ouverture de la session, et même au cours d'un débat, au commencement de la session—de ce que le Gouvernement n'encourageait pas suffisamment l'immigration française et belge. L'honorable député de Jacques-Cartier et l'honorable député de l'Islet se sont fait l'écho de ces plaintes.

Il ne faut pourtant pas ignorer les efforts faits par ce Gouvernement pour établir des relations commerciales entre la France et le Canada. La négociation et la ratification du traité français, la subvention accordée à la ligne franco-canadienne, devraient être de puissants facteurs pour attirer l'immigration de ce pays.

Il ne faut pas considérer uniquement le travail des agents d'immigration payés par le département de l'Intérieur. Tous les efforts du Gouvernement pour améliorer nos relations commerciales avec la France concourent au même but et sont de nature à créer un fort courant d'immigration de la France au Canada. Je considère que nos efforts, jusqu'à présent, ont été couronnés d'un succès satisfaisant.

Nos honorables adversaires ne doivent pas oublier qu'avant 1896, il n'était pas même question d'encourager l'immigration française au Canada. Avant 1896, nous avions en France M. Fabre, que tout le monde estime et respecte, mais nous n'avions que lui; tandis qu'aujourd'hui, nous avons M. Wiallard, M. Geoffrion, M. Cyr, M. Foursin, M. Brutinel, M. Montpetit et M. Vauriot.

C'est le Gouvernement actuel qui a chargé ces hommes distingués de travailler au mouvement de l'immigration française vers le Canada.

En parlant de l'immigration qui nous vient de France, je ne puis passer sous silence l'excellent travail de M. de Coeli, notre agent d'immigration en Belgique. Le nombre d'immigrants français et belges qui sont venus en ce pays de 1897 à 1909, a été de 14,207. Que les honorables membres de l'opposition veuillent bien nous dire combien d'immigrants nous sont venus avant 1896, de France et de Belgique, comme résultat du travail de leurs propres agents d'immigration. Je ne crois pas que les rapports de l'immigration accusent rien de semblable. En tenant compte de l'immigration française dans les autres pays, exception faite des colonies françaises, nous en avons eu notre bonne part de 1897 à 1907. Il est aussi question dans les rapports, de l'immigration des Iles-Britanniques. Avant 1895 il y avait, il est vrai, quelques agents d'immigration en Angleterre, en Ecosse et en Irlande, mais, depuis 1897, nous recueillons les fruits du travail de M. Jury à Liverpool, de M. J. Obed Smith à Londres, de M. Mitchell à Birmingham. de M.

M. J. A. C. ETHIER.

Webster à Belfast, de M. Murray dans la Galles du Sud, et de M. O'Kelly à Dublin.

Les rapports de ces messieurs pour l'année fiscale finissant le 31 mars 1908, attestent la somme énorme du travail accompli par le ministère de l'Intérieur en vue de promouvoir les intérêts du Canada et d'attirer sur nos bords une grande quantité d'immigrants recommandables. On a avancé qu'il y a eu des plaintes contre l'immigration que nous avons reçue de Belgique. Consultons les statistiques à ce sujet. Je crois que le Canada est fort bien représenté en Belgique dans la personne de M. de Coeli, et je ne doute point que nous n'adossions les félicitations qui ont été adressées à ce monsieur par l'honorable député de Jacques-Cartier et par l'honorable député de l'Islet. Que dit M. DeCoeli au sujet de l'immigration de Belgique? A la page 84 du rapport du ministère de l'Intérieur, nous trouvons ce qui suit datée d'Antwerp, Belgique, le 31 mars 1908:

J'ai continué à introduire dans nos écoles primaires et supérieures, l'enseignement de la géographie du Canada.

J'ai déjà eu l'honneur de mentionner mes efforts sur ce point, dans mon rapport de 1905, où je déclarais que dans vingt-deux écoles on donnait des leçons sur le Canada; en 1905, ce nombre a atteint 505, et cette année, j'ai le plaisir d'affirmer que 1,875 écoles de plus ont suivi cet exemple; de sorte que l'on enseigne actuellement la géographie du Canada dans 2,380 écoles en Belgique.

Voilà le travail d'un homme nommé par le Gouvernement actuel.

Chacune de ces écoles possède dans ses classes une grande carte géographique du Canada, et on a fait tenir à toutes un certain nombre d'atlas et de diverses brochures pour être distribuées gratuitement. On s'est tout spécialement préoccupé de pourvoir les classes d'adultes des mêmes cartes et brochures.

Le rapport continue:

Je me fais un devoir de déclarer que les inspecteurs des différentes circonscriptions et les autres autorités scolaires ont grandement encouragé mes efforts, et que ni la carte géographique ni les brochures n'ont été adressées que sur demande et sur la promesse formelle que la carte serait employée dans l'école et que les brochures seraient distribuées gratuitement. En outre, j'ai prêté un grand nombre de vues canadiennes dont on s'est servi dans diverses conférences.

Je suis convaincu qu'on ne saurait faire une propagande plus effective et j'en attends les meilleurs résultats dans un avenir rapproché.

Dans le cours de l'hiver, j'ai donné vingt conférences, principalement dans les régions où s'observait un certain mouvement d'émigration.

Voilà le rapport de M. de Coeli et je ne vois là aucune preuve que l'on ait établi en matière d'immigration aucune différence au désavantage du Canada. Nous n'en avons d'autre trace que certaines alléga-

tions faites devant la législature de Québec par un homme que l'on a dû renvoyer dans son pays.

Nos agents en Belgique, en France et dans la Grande-Bretagne y font connaître le Canada comme il n'y avait jamais été connu auparavant.

Dans tous les discours qu'ils ont prononcé dans le comté des Deux-Montagnes, mes adversaires ont accusé le Gouvernement d'avoir attiré au Canada, principalement d'Angleterre, des immigrants peu recommandables et même des criminels. J'admets volontiers que dans les premières années de ce régime, les règlements concernant l'immigration n'étaient pas aussi sévères qu'ils auraient dû l'être. La sagesse est le fruit de l'expérience, et, avec le temps, le Gouvernement avec sagesse et prudence a élaboré graduellement des règlements propres à protéger les intérêts du pays, et cette amélioration graduelle des règlements s'est continuée d'année en année jusqu'à ce jour où l'on soumet à la Chambre le présent projet de loi en discussion. Or, monsieur, s'il est vrai que l'immigration est nécessaire pour développer les ressources naturelles et industrielles du Canada, et pour permettre à notre pays d'atteindre le rang élevé qu'il est appelé à occuper parmi les nations du monde, il ne l'est pas moins que l'on doit apporter certaines restrictions quant à la qualité de cette immigration.

En 1896, le Gouvernement actuel continuant d'appliquer les règlements établis par le gouvernement conservateur, ne crut pas devoir assujettir l'immigration à des restrictions déjà nécessaires et qui ne tardèrent pas à devenir impérieuses. On exclut tout d'abord les pauvres et les malades. Puis, pour faire droit aux réclamations de la partie ouest du Canada, le Gouvernement porta de \$50 à \$500 la taxe imposée sur les immigrants chinois. Plus tard, les artisans canadiens se plaignèrent de la concurrence qu'ils avaient à supporter, et le Gouvernement fit adopter la loi relative au travail des aubains.

Enfin, la question de l'immigration japonaise atteignit sa période aiguë et comme résultat d'une sage politique, l'immigration du Japon se voit restreinte. A ce sujet, permettez-moi de citer les remarques de notre honorable collègue, M. Mackenzie King, qui vient d'arriver du Japon. Voici ce qu'il dit :

Afin de maintenir le degré d'efficacité qu'ont atteint nos classes industrielles, la restriction de l'immigration est une nécessité absolue. Les autorités par de là l'Océan Pacifique reconnaissent cette nécessité presque autant que nous, et aussi longtemps que nous agirons avec tolérance et en tenant compte des difficultés qu'ont à rencontrer les hommes d'état orientaux, nous n'avons rien à craindre de longtemps de l'immigration orientale.

Pendant mon séjour au Japon, le ministère des Affaires étrangères m'invita à prendre

part à une conférence relativement à la question d'immigration, et nous échangeâmes librement nos vues à ce sujet. Le Canada et les Etats-Unis peuvent se fier aux avancés que faisait il y a huit semaines, le comte Komura, ministre des Affaires étrangères du Japon, dans un discours soigneusement préparé où il affirmait que le Japon se propose de limiter l'immigration à travers l'Océan Pacifique.

Cette affirmation de M. King est une preuve de l'efficacité des arrangements qui ont été conclus l'année dernière, avec le gouvernement japonais, à la demande du ministre des Postes (M. Lemieux), envoyé spécial du Canada au Japon. Permettez-moi de m'occuper un instant de la question de l'inspection médicale des immigrants. Avant 1904, il n'y avait pas de système scientifique d'inspection médicale, mais, depuis cette année-là, l'inspection médicale des immigrants a été établie sur des bases solides. Je ne demande pas à la Chambre de m'en croire sur parole, mais, je puis invoquer le témoignage des adversaires mêmes du Gouvernement. Dans leur rang, je trouve en la personne de l'honorable député de l'Islet (M. Paquet) quelqu'un dont je puis invoquer l'autorité pour déclarer qu'il existe aujourd'hui un système scientifique d'inspection médicale sur le Saint-Laurent, sous la direction du docteur Pagé. Le 22 avril 1908, mon honorable ami de l'Islet traita cette question devant cette Chambre, et je cite, d'après le hansard, page 7283, les observations qu'il fit alors :

On critique quelquefois avec amertume la loi réglementant l'immigration canadienne. Bien appliquée, notre législation concernant nos immigrants paraît répondre aux besoins économiques et sociaux de la nation. Elle renferme les dispositions nécessaires pour éloigner les mauvais immigrants. L'examen médical devient de plus en plus sérieux au moins à Québec. D'après le rapport de M. Bryce (page 120), 1,442 immigrants furent retenus à l'hôpital de Québec durant l'année fiscale 1904-1905. Durant l'année fiscale 1906-1907, 523 immigrants seulement furent détenus à l'hôpital de Québec. L'examen dans les ports européens est plus sérieux, et nous en bénéficions. Aux Etats-Unis on impose une pénalité de \$100 aux compagnies de navigation qui transportent volontairement ou sans inspection suffisante des personnes atteintes de tuberculose, d'épilepsie, de maladie contagieuses quand elles prennent place sur le navire. Il est quelquefois très difficile de se rendre compte parfaitement de l'état physique, mental et moral d'un immigrant lors de l'examen. Nous pouvons renvoyer les immigrants non recommandables.

Vous me permettez de faire quelques remarques à l'égard de l'inspection médicale des immigrants à Québec. Le docteur J. D. Pagé a pris charge de l'hôpital des immigrants à Québec en 1904. Avant cette date, il n'y avait pas de système scientifique d'inspection médicale. Bien que deux médecins fussent préposés à l'inspection, le Gouvernement n'avait pas de maison de détention pour les immigrants malades ou sujets à l'observation.

Le Gouvernement a reconnu la nécessité d'une organisation médicale effective. On a alors ajouté aux fonctions du docteur Pagé, comme médecin de l'hôpital, l'office de médecin en chef du port de Québec. Le docteur Pagé a organisé sérieusement le service d'inspection médicale à Québec. Je suis en position d'affirmer que le bureau d'inspection médicale des immigrants à Québec n'est pas inférieur à ceux que nous pouvons visiter dans les ports américains.

Je félicite mon honorable ami de l'Islet sur son compte d'esprit de justice qui lui fait admettre l'excellence de notre inspection médicale des immigrants, et j'espère qu'il est encore aujourd'hui de la même opinion au sujet de la moralité et de la qualité des immigrants qui arrivent en ce pays sous l'influence du ministre de l'Intérieur et du Gouvernement.

M. PAQUET: Pensez-vous que l'inspection médicale des Etats-Unis soit complète et parfaite?

M. ETHIER: J'ai cité les propres paroles de mon honorable ami de l'Islet déclarant que notre inspection médicale n'est inférieure sous aucun rapport au système des Etats-Unis; et comme nos amis de l'opposition aiment beaucoup à présenter le système suivi aux Etats-Unis comme bien supérieur à celui du Canada, la Chambre peut en tirer ses conclusions. Je ne crois pas pouvoir offrir une preuve plus forte du soin que prend le Gouvernement à ce sujet qu'en citant les paroles de mon honorable ami de l'Islet auxquelles donne encore plus de force le fait que ses amis s'accordent à priser bien haut le système d'inspection médicale des immigrants aux Etats-Unis.

Maintenant, permettez-moi de citer les articles 28, 29 et 30 du projet relatif à l'inspection médicale des passagers:

28. Le capitaine remettra à l'officier d'immigration en fonction au port de débarquement un certificat de santé attesté par le médecin du bord, libellé selon les formes et contenant les informations requises de temps en temps en vertu de cette loi.

29. L'officier d'immigration en fonction peut, quand il le juge à propos, charger le médecin du port de monter à bord du vaisseau, avant qu'aucun passager n'en soit descendu, pour procéder à l'inspection dudit vaisseau, examiner la liste des passagers ou le manifeste, ainsi que la patente de santé, et prendre au besoin des extraits de ces documents.

30. Les médecins nommés en vertu de cette loi feront subir un examen physique et mental à tous les immigrants et passagers débarquant au Canada de quelque navire ou bâtiments que ce soit, excepté dans le cas où il s'agirait de citoyens canadiens. Cet examen se fera conformément aux règlements prescrits par le surintendant de l'immigration sous la direction et avec l'approbation du ministre.

Note explicative.—On a considéré qu'il n'était pas à propos que l'examen que devra faire le médecin en vertu de cette loi soit strictement

inclus dans la loi même, mais qu'il se fera conformément aux règles et règlements qui seront subséquemment prescrits et qui pourront être modifiés ou suspendus selon qu'on le jugera à propos, selon la classe des immigrants, le temps de l'année, l'existence d'épidémies, les conditions de santé existant au port d'embarquement.

Un collègue de l'Islet a soumis plusieurs propositions concernant l'inspection médicale des passagers. Les unes sont excellentes et je n'y contredis pas; mais je ferai observer que la substance de ces propositions est contenue dans ce projet de loi. Le paragraphe 3e de l'article 33 impose une amende à toute compagnie de transport qui amène au Canada un émigrant de mauvais aloi.

Autrefois, nos adversaires comparaient les lois canadiennes aux lois américaines qui imposaient une amende de \$100 au capitaine d'un navire qui amenait aux Etats-Unis, un émigrant peu recommandable, malade, ou auquel l'entrée du pays était interdite. Le présent bill est calqué sur la loi américaine et il impose une amende de \$500 pour chaque immigrant refusé ou autre personne dont l'entrée au Canada est interdite, qu'une compagnie de transport, ou toute personne qui, le sachant et le voulant, débarque ou aide à débarquer ou tente de débarquer au Canada. Si nous rapprochons le 3e paragraphe de l'article 33 de l'article 3 du projet de loi, nous constatons que les immigrants refusés sont les personnes atteintes de maladies mentales ou affligées de défauts physiques, les personnes malades, les criminels, les prostitués et les souteneurs, les proxénètes et les immigrants sous les auspices d'institutions de charité.

Les conseils de mon honorable ami peuvent être excellents, et le Gouvernement, j'en suis sûr en tiendra compte; mais on ne peut pas tout spécifier dans un bill comme celui-ci. Des dispositions qui s'appliqueraient à une catégorie d'immigrants pourraient ne pas s'appliquer aux immigrants venant d'autres pays, de sorte qu'il faut laisser une certaine latitude à ceux qui dirigent le service de l'immigration. Plusieurs de ces questions peuvent être réglées d'une manière plus satisfaisante par les règlements que ce département établit selon les circonstances et les besoins du moment.

On a accusé le Gouvernement d'avoir permis l'importation de criminels venant d'Angleterre. Au cours de la dernière élection, on a représenté le Canada comme le refuge des malfaiteurs anglais, comme une sorte d'île aux Sables où l'on amenait les criminels d'Angleterre, au lieu de les enfermer dans les pénitenciers de leur pays. Afin de démontrer que ces assertions ne reposent sur aucun fondement et que le Gouvernement a énergiquement et constamment tâché d'empêcher l'immigration de

M. J. A. C. ETHIER.

ces criminels, qu'on me permette de citer le rapport présenté par lord Strathcona en 1907. Il raconte ce qu'il a fait pour exécuter les ordres qu'il avait reçus à ce sujet du gouvernement fédéral, et il ajoute :

L'application des restrictions imposées au cours de la présente session du parlement fédéral empêchera sans doute l'émigration d'autant de "mauvais sujets" que l'an dernier et assurera certainement une immigration de meilleure qualité.

Ainsi, le Gouvernement avait donné des ordres et empêchait l'immigration de mauvais sujets.

Autant que je puis en juger, dans les cercles officiels et parmi le public on se rend compte que la conduite du gouvernement fédéral, qui a pris des mesures pour empêcher que tous les immigrants sans distinction entrent au Canada, étaient justifiée par les circonstances. Néanmoins, on peut s'attendre qu'un grand nombre de personnes qui ne pourront pas se conformer à la lettre des règlements qui ont été établis, désireront émigrer au Canada, à cause de la situation industrielle qui règne ici et sur le continent. Plusieurs de ces personnes, bien qu'elles soient employées dans les villes et les cités, ont fait l'expérience de la vie des champs et, lorsqu'il sera probable qu'elles deviendraient de bons cultivateurs ou d'utiles garçons de ferme, les règlements seront sans doute appliqués, avec avantage, d'une manière large. A maintes reprises, des recorders, des présidents des services de la paix et autres ont suspendu la sentence des violateurs de la loi, à la condition qu'ils fussent envoyés au Canada.

Voici la réponse que je trouve dans le rapport du haut commissaire aux assertions que nos adversaires ont répandues parmi le public. Il ajoute :

J'ai appelé sur ces procès l'attention des intéressés exposant l'antipathie qu'ils font naître parmi la population et les autorités du Canada, et à ma demande la presse a donné la plus grande publicité à cette nouvelle, et on espère que cela aura pour résultat de faire cesser cette pratique.

La correspondance contenue dans le même rapport corrobore cette assertion. Je lirai des extraits d'une lettre du 31 juin 1907, et signé "Strathcona" :

Au Sous-Secrétaire d'Etat,
Ministère des Colonies, S.O.

Monsieur,—Pour l'information du comte d'Elgin, j'ai l'honneur de dire que de temps à autre, on a appris au gouvernement canadien que, parfois, des juges de paix et d'autres personnes ont consent, sur les représentations des intéressés, à suspendre la sentence des violateurs de la loi à la condition que ceux-ci fussent envoyés au Canada. Dans ces circonstances, le gouvernement canadien désire vivement que, si cela est possible, son opinion à ce sujet soit communiquée aux juges de paix et autres intéressés afin qu'on cesse une fois pour toutes d'envoyer au Canada des personnes reconnues coupables d'un crime.

Qu'est-ce que cela prouve? Cela prouve qu'à l'automne de 1908, lorsque les mem-

bres de l'oppositoin accusait le Gouvernement d'encourager l'immigration des criminels et d'inciter les juges de paix d'Angleterre à envoyer au Canada les violateurs de la loi, le Gouvernement avait établi des règlements et donné des ordres pour empêcher l'immigration des personnes de ce calibre-là. Au mois d'avril 1908, lord Strathcona a écrit la lettre suivante au lord-maire de Londres :

On a appelé mon attention sur l'extrait ci-inclus du "Herald", de Montréal, édition du 8 mars, relativement à un jeune garçon qui paraît-il, a été accusé de larcin au palais du lord-maire et qui a été élargi à la condition qu'il irait au Canada, et on m'a demandé de faire des démarches officielles à ce sujet. Toutefois, je comprends qu'il me suffira de faire observer officiellement que les habitants et le gouvernement du Canada s'indignent de l'envoi au Canada de quiconque a manifesté des penchants au crime. De fait, la loi canadienne autorise la déportation de ces personnes et elle est rigoureusement appliquée.

Voilà l'attitude qu'a prise le Gouvernement à l'époque où l'Angleterre était censé nous envoyer ces criminels avec la permission des autorités canadiennes.

On a aussi déclaré que les autorités ont attiré au Canada des personnes malades, de mauvaises mœurs et des prostituées. Cela s'est dit, sinon dans ces murs, dans toute l'étendue du pays pendant la dernière élection générale. Pour refuter ces accusations, je citerai, si vous le permettez, ce que le docteur Bryce, l'inspecteur médical en chef du département de l'Intérieur, dit à la page 137 de son rapport de 1908. Après avoir inséré plusieurs tableaux concernant l'immigration, il ajoute :

Voilà, résumée en plusieurs tableaux, l'histoire au point de vue médical, du mouvement d'immigration le plus considérable vers le Canada qui ait eu lieu à n'importe quelle époque de nos annales. Ça été le point culminant du flot remarquable d'émigrés venus des autres pays au Canada et dont toutes proportions gardées, l'histoire des Etats-Unis ne nous offre pas d'exemple. Depuis le mois d'avril de l'année du recensement (1900) jusqu'au 1er avril 1908, le nombre des émigrés qui sont venus s'établir au Canada a été de 1,066,684, comparativement à 6,667,732 qui se sont rendus aux Etats-Unis, jusqu'au 30 de juin 1907; autrement dit, notre population de 5,371,315 âmes d'après le recensement s'est accrue de près d'un cinquième et la population des Etats-Unis qui était de 76,303,387 âmes au dernier recensement, n'a augmenté que d'un onzième. Ainsi, pendant ce petit nombre d'années, il a fallu trouver une place au Canada pour une autre personne auprès de chaque groupe de cinq travailleurs et, jusqu'au moment de la gêne financière qui s'est fait sentir l'hiver dernier, tous ont eu de l'ouvrage en abondance, comme l'a prouvé l'absence d'un accroissement notable de la population des institutions charitables jusqu'à ce moment-là. Mais, à en juger par une comparaison des données statistiques, les moyens pris pour éliminer les mauvais sujets ont été si

efficaces que, dans aucune classe, le Canada n'a admis autant d'immigrants tarés par 1,000. Nous avons découvert quelles nationalités ont fourni le plus grand nombre de mauvais sujets et, maintenant que nous nous sommes rendu compte du travail de prévention à accomplir et que nous connaissons mieux les moyens à prendre, il y a lieu de croire à en juger par le passé que, quelque soit le nombre des émigrés qui viendront au Canada à l'avenir, tout en souhaitant la bienvenue à tous ceux qui désirent se créer un foyer au Canada et contribuer à la puissance et à la richesse de notre pays, nous refuserons formellement de permettre à qui que ce soit de faire du Canada le théâtre de son insuffisance, de ses folies ou de ses crimes.

P. H. BRYCE,

Officier de santé en chef.

En présence de déclarations semblables faites par des personnes ayant des années d'expérience et appuyées sur des faits, toutes les accusations portées contre le Gouvernement et inspirées, il va sans dire, par des motifs politiques ne sauraient avoir beaucoup de poids. Après avoir rapporté le témoignage de lord Strathcona et de M. Bryce, qu'on me permette de puiser dans le rapport annuel du commissaire général de l'immigration des Etats-Unis pour l'exercice expiré le 30 juin 1908. Ce rapport nous apprendra ce que nos voisins, les Américains pensent des règlements qui régissent l'immigration en ce pays. Les opinions que je citerai sont celles de fonctionnaires du gouvernement américain qui, au dire de mon collègue de l'Islet, valent mieux que les nôtres. Que pensent-ils de notre politique en matière d'immigration? A la page 142 du rapport du commissaire général de l'immigration, vous trouverez le passage suivant:

L'immigration venue du Canada et par la voie du Canada aux Etats-Unis pendant l'exercice qui vient d'expirer offre plusieurs aspects intéressants dont les uns, il me semble, seront envisagés avec une réelle satisfaction par notre département. Il est curieux de noter que, tandis que l'immigration aux Etats-Unis, par d'autres portes, accuse une diminution notable, l'accroissement de notre population par le contingent venu par la voie du Canada est d'au delà de 29 p. 100 de plus qu'en aucune année antérieure. La sincérité évidente des protestations publiées dans les principaux journaux du Canada et le langage des Canadiens en général nous permettent de conclure sans craindre de nous tromper que le Canada a fermé ses portes aux immigrants soutenus par des institutions de charité ou de bienfaisance et exigera rigoureusement que, dorénavant, l'immigrant qui voudra établir son foyer au nord de la 45e parallèle devra être indépendant, ne compter que sur lui-même et subvenir lui-même à ses besoins, le seul immigrant, en fin de compte, dont la venue dans un pays nouveau doit être encouragée.

En tant qu'elle s'applique à l'immigration au Canada et du Canada aux Etats-Unis, la récente crise industrielle semble devoir être un bienfait, car elle a évidemment porté nos

M. J. A. C. ETHIER.

voisins, les Canadiens, à mieux se rendre compte de la non valeur de l'immigration assistée, ce que notre propre gouvernement a appris depuis longtemps.

Dans une précédente communication que j'adressais au bureau à ce même sujet, j'ai eu l'occasion de faire remarquer que la route du Canada ne pouvait manquer d'être en faveur auprès de ceux qui redoutent la visite des officiers de santé dans les ports américains, et cela aussi longtemps que la loi canadienne sur l'immigration autorisera le traitement à l'hôpital des étrangers qui pensent être atteints de maladie. Il résulte de révélations faites à Halifax au cours de l'année dernière, que des personnes peu scrupuleuses n'appartenant ni au Canada, ni à notre pays ont entrepris de faire émigrer du midi de l'Europe aux Etats-Unis des personnes atteintes de maladies, ou autrement peu propres à devenir de bons citoyens. Comme moyen de persuasion, on disait à ces émigrants qu'ils trouveraient toujours en arrivant au Canada à se faire recevoir dans quelque hôpital.

Les tribunaux de Liverpool et d'Halifax ont promptement fait justice des coupables, et ce qui a mieux encore servi les intérêts de notre œuvre, ça été l'expédition par les autorités du Canada d'un ordre portant qu'à l'avenir le traitement à l'hôpital ne serait plus accordé que dans les cas considérés comme particulièrement méritoires, et, que, dans les cas ordinaires d'incapacité mentale ou physique certifiée par les officiers de santé, l'expulsion devra suivre sans délai, avec une rigoureuse observance de l'ordre ci-dessus, dont l'effet sera d'obliger le médecin à un examen plus soigneux avant l'embarquement, les résultats ne pourront qu'être avantageux et aux Etats-Unis et au Canada c'est avec confiance que pour l'année prochaine, on attend les événements.

Voilà ce que l'on dit chez nos voisins des règlements établis pour écarter de nos bords tout immigrant peu souhaitable. Ces règlements dont notre ministère de l'Intérieur surveille l'exécution ne s'appliquent pas seulement à l'émigré qui s'arrête au Canada, mais encore à celui qui prend le chemin de notre pays pour passer aux Etats-Unis. Je crois avoir assez bien résumé le travail que fait notre ministre de l'Intérieur pour l'immigration, il mérite à coup sûr que nous lui en faisons nos compliments.

Pour montrer ce qu'il nous faut au Canada en fait d'immigration, j'emprunterai à une lettre de M. Flummerfelt du 5 février ce qu'il en dit:

Ils consistent à faire un sage emploi de nos ressources naturelles et à rechercher de judicieuses additions à notre population, encourageant par là un nouveau progrès dans le sens de la liberté, de la justice, l'instruction populaire, un vif sentiment canadien-anglais.

C'est pour atteindre cet objet que ce bill a été présenté. Nos amis de la gauche ont fait des comparaisons entre nos règlements et ceux des Etats-Unis. Dans les commencements, il y avait peut-être lieu à des critiques peu favorables; mais depuis juillet 1904, notre politique d'immigration a été égale si non supérieure à celle des Etats-

Unis après les résolutions de février 1904, qui ont été sanctionnées par la commission américaine, la statistique fait voir que, pour les années 1905, 1906, 1907, il a été rejeté aux Etats-Unis un émigrant sur 321; au Canada, la proportion est de un sur 293.

Un examen des chiffres relatifs à l'immigration nous fait voir dans le total que la proportion est en notre faveur et que notre système est meilleur que l'autre; que tout au moins, comme l'a dit l'honorable député de l'Islet (M. Paquet), il est égal sinon supérieur au système américain. La présente loi, comme je l'ai déjà dit, répond aux besoins du moment; elle répond aux vœux et aux aspirations du pays. Les problèmes de l'heure présente y trouvent une solution, et nous ne pouvions mieux faire que de l'adopter.

Pour terminer, permettez-moi de citer ici une récente brochure où M. Robertson de Revelstoke (C.-A.), traitant de la situation de notre pays et de la question de l'immigration, s'exprime ainsi:

L'avenir est plein de promesses. Nos relations commerciales avec la métropole ont pour base un tarif de faveur, en même temps que nous avons avec les Etats-Unis des relations amicales fondées sur un tarif réciproquement protecteur. Nous attendons de ces deux pays le surcroît de population qui dirigera et dominera la vie nationale de ce vaste Dominion. Nos hommes d'Etat—

C'est de sir Wilfrid Laurier qu'il est question ici.

—Nos hommes d'Etat ont maintes fois manifesté leur intention de ne pas sacrifier à de honteux intérêts le brillant avenir du pays. Bien que le Canada ait peut-être aujourd'hui à faire face au plus sérieux problème que le monde puisse se poser en ce qui touche à l'immigration et à l'assimilation des races, et, bien qu'au premier abord la difficulté paraisse insurmontable, nous ne nous lasserons pas de lutter d'un cœur ferme pour faire de ce pays une terre de promissions, une paisible patrie où vivra une nation aimant la justice et l'honnêteté.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): Je regrette sincèrement l'attitude prise ce soir par mon honorable ami le député des Deux-Montagnes (M. Ethier). Nous étions venus ici ce soir avec l'intention d'étudier ce bill dans toutes ses parties, d'aider à le rendre aussi parfait que possible, attendu qu'il constitue un progrès qui était devenu absolument nécessaire.

Pour ma part, après avoir plus d'une fois exprimé mes vœux dans cette Chambre sur cette question de l'immigration, j'avais pensé bien faire en m'abstenant de toute observation d'un caractère général. D'autre part, mon honorable ami, le député de l'Islet (M. Paquet) n'avait pas, dans les circonstances qui se sont produites lors de la deuxième lecture du bill, fait le discours admirable qu'il a prononcé ce soir, discours parfaitement exempt de toute arrière pen-

sée politique, et il a profité de l'occasion que lui offrait la mise à l'étude d'un des premiers articles du bill pour donner à ce comté le bénéfice de ces méditations et particulièrement le résultat d'un examen qu'il a fait de cette question de l'immigration à un point de vue médical. Je n'hésite pas à dire, après avoir moi-même donné mon attention à cette matière que mon honorable ami a traité le sujet de façon magistrale. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) admettra, j'en suis sûr, qu'il n'y avait pas l'ombre d'une arrière-pensée politique dans ce qu'a dit ici ce soir mon honorable ami le député de l'Islet.

Il a parlé de ce qu'il croyait être le meilleur mode d'inspection médicale des immigrants. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur admettra qu'il y a lieu à quelque amélioration; ce projet qu'il présente en est d'ailleurs une preuve; mais que voyons-nous? Au moment d'aborder l'étude de ce bill, mon honorable ami des Deux-Montagnes, poussé par quelqu'un—je le dis à mon honorable ami le ministre, que j'ai mes soupçons—il était connu en effet que l'honorable député de l'Islet se préparait à faire certaines observations, et l'honorable député des Deux-Montagnes a été poussé à faire une harangue politique que rien ne justifiait.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député (M. Monk) me permettra-t-il?

M. MONK: Parfaitement.

L'hon. M. OLIVER: Je tiens à dire, pour ce qui me concerne, que l'honorable député des Deux-Montagnes n'a pas été poussé par moi. Au reste ce qui s'est passé devant le comité me fait croire qu'il n'avait besoin d'être poussé par personne.

M. MONK: Ce que dit là, en dernier lieu l'honorable ministre ne me semble pas exact. Je ne dis pas que le ministre a lui-même poussé mon honorable ami le député des Deux-Montagnes, car j'admets volontiers que depuis son arrivée au ministère il s'est produit un changement dans l'épouvantable chaos qui existait avant cela.

Mais j'ai pensé, en toute honnêteté, que peut-être l'honorable ministre n'était pas familier avec la langue française et sachant que le savant médecin avait certaines remarques à faire, il en avait confié la réfutation à un autre député de la province de Québec. Pour ce qui est des propos de l'honorable député des Deux-Montagnes, les membres de cette Chambre qui depuis quelques années ont donné la moindre attention à cette question de l'immigration doivent, à coup sûr, savoir que ces propos ne sont pas de nature à faire sur le comité une impression bien favorable.

Après tous les éloges que mon honorable ami le député des Deux-Montagnes a fait de l'ancien état de choses, comment peut-il louer ce projet qui est le renversement complet du passé? Si donc nos travaux se trouvent interrompus, la faute en est à mon honorable ami le député des Deux-Montagnes. Je dirai bien à l'honorable député que je crois pouvoir me faire avec autant de raison que lui l'interprète des idées que l'on se fait dans la province de Québec sur cette question de l'immigration. Rien de ce qu'a dit ce soir, mon honorable ami ne trouvera un écho dans cette province.

Qu'on le remarque bien, je ne dis pas que nous ayons absolument raison, je ne dis pas que, sous certains rapports, nous ne poussions les choses un peu trop loin, et surtout je ne dis pas que nous ne soyons prêts à respecter l'opinion de représentants qui, venant de quelque autre partie du pays, auraient une opinion différente de la nôtre. Ce que je dis, c'est que l'honorable député des Deux-Montagnes n'a exprimé ce soir ni l'opinion de ses compatriotes de la province de Québec ni la mienne. Nous ne disons pas, comme l'a dit ce soir mon honorable ami, que l'immigration soit nécessaire. Il n'irait pas dans la province de Québec afficher ce sentiment; car ce n'est pas là notre opinion. Nous serons toujours heureux d'accueillir dans le pays les immigrants de la bonne sorte. Il nous fera plaisir de les recevoir. Nous croyons aussi qu'il est bon de faire connaître au loin notre pays. Mais pour ce qui est d'encourager l'immigration au sujet de primes, nous n'y avons pas confiance.

C'est là une chose qui revient souvent dans nos réunions politiques, et chez nous chacun sait que l'idée de payer tant par tête d'immigrant, sans nul égard aux qualités morales ou physiques de la personne, est loin d'être bien vue. Nous pensons, dans la province de Québec, et ce sentiment est, je crois, partagé aujourd'hui par la population des autres provinces, que le temps est arrivé de ne plus recevoir d'immigrants sans un examen soigneux, et de ne plus procéder comme on le faisait dans le passé, avec cette hâte dont les funestes résultats sont la cause directe de la décision que viennent de prendre le Gouvernement et le ministre de l'Intérieur de présenter à la Chambre une loi que j'ai cru devoir louer lors de la deuxième lecture et que mon honorable ami le député des Deux-Montagnes s'est efforcé ce soir de sauvegarder contre des attaques qui n'existaient que dans son imagination. Ce n'est pas notre idée: nous voulons au contraire améliorer les choses. C'est pourquoi je dis que mon honorable ami ne s'est pas fait l'écho fidèle des sentiments de sa province sur ce projet de loi. Il a fait un bref commen-

M. F. D. MONK.

taire des remarques de mon honorable ami le député de l'Islet (M. Paquet), remarques qui sont le résultat d'une étude consciencieuse.

L'honorable député de l'Islet est un médecin pratiquant et un homme d'étude, et il a consacré beaucoup d'attention à l'aspect médical de la question de l'immigration. L'honorable député des Deux-Montagnes observe que le gouvernement conservateur qui a précédé l'administration actuelle n'affectait que \$124,000 par année à l'immigration. Et il ajoute: Nous avons dépensé des millions aux mêmes fins; donc nous avons fait beaucoup mieux que vous. Maintenant, je pose la question à tout honorable député qui a suivi les délibérations de la Chambre et celles du comité de l'immigration depuis quelques années, qui a lu les rapports des inspecteurs des prisons et des asiles d'aliénés des différentes provinces: est-ce que cette comparaison est un juste exposé de la situation? Il est vrai que le gouvernement conservateur ne dépensait antérieurement à 1896, que \$124,000 par année pour l'immigration, mais l'honorable député sait-il qu'en cette même année, sir Richard Cartwright proposait de réduire cette somme, malgré sa modicité relative, à \$50,000? Nous avons affecté chaque année depuis 1896 jusqu'à 1904, des montants de plus en plus considérables et sans discernement aux fins de l'immigration.

L'honorable député lui-même a admis qu'il n'existait pas, jusqu'en 1904, de mode d'inspection que nous avons depuis mis en vigueur et que nous nous efforçons de perfectionner. Nous avons dépensé des millions chaque année, et nous avons admis au Canada un grand nombre d'immigrants absolument impropres. Les honorables députés trouveront qu'à cause de cet état de choses alarmant, la commission de l'immigration aux Etats-Unis a fait de fortes représentations au gouvernement du Canada sur ce sujet. On pourra s'en assurer dans le rapport de cette commission en 1905. Et pourquoi ces représentations? Parce qu'un grand nombre d'individus que nous avons admis au Canada se répandaient aux Etats-Unis et qu'il fallut les renvoyer chez nous; il était devenu nécessaire pour nos voisins d'établir des postes d'inspection sur la frontière et de refuser d'admettre ces immigrants aux Etats-Unis. A un endroit, 600 sujets affectés du trachoma furent refusés. Il est dit dans ce rapport que des représentations furent faites au Gouvernement, des représentations d'une telle nature, s'il faut s'en rapporter à l'autorité de nos voisins, que notre Gouvernement finit par conclure qu'il était nécessaire de prendre des moyens pour nous protéger contre les dangers de l'immigration sans discernement.

Jamais l'opposition n'a traité cette ques-

tion au point de vue de la politique. Je ne l'ai jamais fait moi-même. L'honorable député de Lennox (M. Wilson) s'est fortement intéressé à cette question, de même que l'honorable député de l'Islet (M. Paquet) et d'autres, et jamais ils ne l'ont traitée à ce point de vue, jamais comme l'a fait ce soir l'honorable député de Deux-Montagnes (M. Ethier). Nous demandons une amélioration des lois de l'immigration. Nous avons fait voir à la Chambre les graves dangers auxquels nous étions exposés avant 1904, les dangers qui existent encore et qui ont nécessité la présentation de ce projet de loi. Mais jamais nous en avons fait une question de parti. Pourquoi l'honorable député a-t-il recours ce soir à ce stratagème? Croit-il que nous faisons de la politique de parti lorsque nous dénonçons les transactions de la North Atlantic Trading Company, une compagnie organisée par M. Preston, ses amis et ses parents? lorsque nous déclarions à la Chambre que nous avions payé plus de \$500,000 à cette compagnie, et que nous ne pouvions obtenir d'elle aucun état de comptes? Est-ce que nous avons tort de nous plaindre de ce que M. Preston était venu ici d'Angleterre et avait refusé de nous dire qui avait reçu cet argent, tout en insultant les députés qui l'interrogeaient? Est-ce là traiter une question au point de vue d'un parti politique?

M. MACDONALD: L'honorable député insinue-t-il à la fin de cette session qu'on a jamais établi des irrégularités dans le paiement de ces montants à la North Atlantic Trading Company et que le pays n'a pas reçu la valeur de son argent?

M. MONK: L'honorable député est un farceur s'il tient à sa question.

M. MACDONALD: L'honorable député nous fait des contes.

M. MONK: Je ne dis pas un conte quand j'affirme que nous avons demandé à M. Preston au comité, lui qui avait organisé cette compagnie et qui en connaissait tous les membres, à qui cet argent avait été payé, et qu'il répondit à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule): Vous pouvez être un bon gardien, mais vous n'aurez pas de réponse à cette question." Lorsque nous fîmes rapport à la Chambre, le chef du Gouvernement et ses partisans approuvèrent l'attitude de cet employé de l'Etat, et nous n'avons jamais pu savoir encore à qui cet argent a été payé.

M. MACDONALD: La question que j'ai recueillie, soit devant le comité, soit déposée tend à savoir si l'honorable député est en état d'affirmer que jamais la preuve vint la Chambre, a établi qu'un seul sou déboursé sous forme de prime à la North Atlantic Trading Company n'a pas été remboursé au pays en bonne valeur?

M. MONK: Certainement, que je suis en mesure de faire cette assertion, car nous avons eu de ces preuves de toute façon. Nous avions l'habitude de payer un certain montant à cette compagnie pour les fins de la publicité, et nous n'avons jamais pu savoir exactement ce qui en avait été fait. On nous faisait une prime sur les enfants nés sur l'océan à raison de \$5 par tête, comme ouvriers des champs. Mais la question fondamentale et importante est celle-ci: Quand nous demandons à un fonctionnaire de l'Etat, qui le sait, de nous dire à qui ont été payés les deniers publics, n'avons-nous pas le droit d'avoir sa réponse?

L'hon. M. FELDING: Est-ce loyal de tenir M. Preston responsable de ce refus, lorsque le ministre accepta la responsabilité des règlements qui lui furent révélés? Est-ce juste d'attaquer M. Preston?

M. MONK: Je n'attaque pas M. Preston, bien que j'admette ne pas avoir beaucoup confiance en lui. Mais c'est le Gouvernement que je blâme. Je dis que nous, les représentants du peuple, ayant insisté sur notre droit d'avoir ces renseignements, nous ne remplissons pas en cela un rôle politique, mais nous réclamions un droit qui ne pouvait pas nous être refusé en notre qualité officielle. Même à ce moment, je dis que nous n'envisagions pas la question de l'immigration au point de vue des partis, comme l'a fait ce soir l'honorable député des Deux-Montagnes. On ne peut s'empêcher de croire, en présence de son attitude, que l'honorable député a lui-même étudié très superficiellement la question, qu'il la connaît très peu, et qu'il a donné à la discussion un aspect politique dont nous nous sommes donnés bien garde parmi les députés de l'opposition. Je prétends qu'il faut envisager la question de l'immigration, comme plusieurs autres, au point de vue national, et doit être traitée indépendamment des préjugés auxquels l'honorable député des Deux-Montagnes a fait appel ce soir.

Maintenant, je me permettrai de relever certaines déclarations de l'honorable député, pour montrer combien elles sont ridicules—qu'il me pardonne l'expression. L'honorable député a parlé de rapatriement. C'est une question très discutée dans la province de Québec. Nous croyons qu'il y a aux Etats-Unis, sans exagération 50,000 hommes nés au Canada, qui sont familiers avec nos institutions, connaissant notre langue, et n'ont pas abandonné leur nationalité ni leur prédilection pour le sol natal. Nous croyons qu'il est possible de les ramener au Canada pour s'y établir, et qu'ils seraient une belle acquisition pour le pays. Ils sont passés aux Etats-Unis en un temps où ils n'avaient pas de travail

au pays, et où ils gagnaient de forts gages dans les fabriques américaines. Ils s'expatrièrent aux Etats-Unis; ils souffrent présentement de la dépression qui sévit dans ce pays, et nous croyons qu'ils feraient réellement de meilleurs citoyens du Canada que beaucoup de ceux que nous importons ici au prix de millions en argent.

L'honorable député de Deux-Montagnes dit qu'ils s'en reviennent, et que nous rendons justice à la cause du rapatriement. Il nous a donné des statistiques vraiment curieuses. Où les a-t-il puisées? Il dit que c'est M. Carbonneau, agent à Biddeford, qui les lui a données. Il n'y a que neuf mois que M. Carbonneau a été nommé agent. C'est ce que nous a dit, l'autre jour, au comité, M. Scott, surintendant de l'immigration, un excellent fonctionnaire à mon avis. L'honorable député de Deux-Montagnes n'était pas à cette réunion, du comité, et n'a pas entendu les déclarations de M. Scott, car autrement, il n'aurait pas tenu le langage qu'il a tenu ici ce soir. Il n'est pas encore fait mention de M. Carbonneau dans le rapport annuel du ministre de l'Intérieur, car il n'est en fonctions que depuis neuf mois. Je vois à la page 86 de ce rapport, les détails de l'inspection de nos agences aux Etats-Unis par M. White. Il n'est pas du tout fait mention de M. Carbonneau, évidemment parce qu'il ne travaille que depuis neuf mois. Il a reçu \$900. Son fils mineur et aussi agent, et il a reçu \$150. Il a été nommé il y a deux mois. Je n'affirme pas qu'il est mineur, mais c'est ce qu'on m'a dit. A Providence, nous avons un agent du nom de Gingras. Il occupe cette position depuis dix mois, et pourquoi a-t-il été nommé? A cause des représentations que nous avons faites au sujet du rapatriement. Le Gouvernement a senti qu'il était forcé de céder à l'opinion et a nommé trois agents d'origine française à cet endroit. L'un est M. Gingras, et les deux autres MM. Carbonneau père et fils.

Le premier a reçu \$833, le deuxième \$900 et le dernier \$150. Nous avons encore l'agent à Boston, M. Hetherington, qui reçoit \$1,200. Ce sont les seules dépenses qui ont été faites pour le rapatriement. C'est ce que M. Scott nous a dit, l'autre jour, au comité, et je ne doute pas de sa véracité. Cependant, l'honorable député de son siège nous apprend avec emphase que le Gouvernement a beaucoup fait pour la cause du rapatriement. Je ne partage pas son opinion. Quand nous nous rappelons le grand nombre de nos compatriotes, des gens de notre sang, nés dans notre pays, que nous pourrions ramener ici et en faire de bons citoyens canadiens, je doute que cette maigre dépense puisse justifier l'honorable député de déclarer à la Chambre que le Gouvernement a rendu

M. F. D. MONK.

pleine et entière justice à cette importante question. L'honorable député semble vouloir dire, si je le comprends bien, que nos compatriotes reviennent en masse des Etats-Unis. Il s'appuie pour cela sur M. Carbonneau. Je doute—je le dis sérieusement—de l'exactitude des statistiques de M. Carbonneau. J'ai reçu au contraire plusieurs lettres des états de la Nouvelle-Angleterre, disant que les Canadiens continuaient à passer aux Etats-Unis. Puis, à l'appui de son dire, l'honorable député a cité le rapport de la commission de l'immigration des Etats-Unis pour 1908.

Pourquoi cité cette page? Pour montrer que la mesure qui est présentement devant la Chambre était approuvée par les autorités américaines, mais il n'a pas cité toute la page. Ses citations sont incomplètes. Il n'a pas lu intégralement certain passage dans lequel il est dit que le gouvernement canadien semble enfin reconnaître la nécessité de prendre d'autres mesures de précaution, que la crise industrielle a eu le bon effet d'éclairer le Gouvernement sur le sujet, et que les mesures qu'il adopte présentement ont une tendance opposée à celles qu'il adoptait dans le passé, et qu'elles sont dans la bonne direction. C'est ce que l'on peut lire à la page 143. Mon honorable ami n'a pas cité ces passages parce qu'il faisait un discours politique. Il a omis particulièrement la fin de la page.

Voyons quel est le mouvement d'immigration aux Etats-Unis.

Citoyens du Canada entrant dans les Etats-Unis pour s'y établir permanentement, 18,111.

Comment peut-on dire que l'exode a cessé lorsque dans une seule année il entre aux Etats-Unis pour s'y établir d'une façon permanente, 18,000 citoyens canadiens?

Etrangers qui ont demandé à être admis aux Etats-Unis après une résidence de plus d'une année au Canada, exempts de la capitulation, 12,250.

Dans chacun des rapports des Etats-Unis pendant les dernières quelques années mes honorables amis trouveront comme dans le rapport d'immigration de l'année dernière que le nombre des Canadiens allant aux Etats-Unis augmente. Les lettres que je reçois des Etats-Unis disent la même chose. Comment pouvons-nous sur le seul "ipse dixit" de M. Carbonneau, un homme nommé il y a 9 mois à peine agent d'immigration, avec son fils, un mineur, venir à une conclusion différente de celle que j'ai à maintes reprises affirmée ici, que l'exode continue, diminuant en certaines années et augmentant dans d'autres, mais il n'en continue pas moins? Mon honorable ami a parlé des statistiques criminelles et il a dit que nous avons accusé le Gouvernement d'avoir admis dans ce pays particulièrement avant 1904 un grand nombre de criminels. C'est ce que nous avons dit. J'ai ici ce soir le rapport de

l'inspecteur des asiles d'aliénés, et celui de l'inspecteur des prisons de la province d'Ontario pour les deux dernières années, et j'ai aussi le rapport que je viens de recevoir ce soir de l'inspecteur des asiles et prisons de la province de Québec. Je ne lirai pas de longs extraits de ces rapports parce que je ne veux pas prendre le temps du comité, mais dans ces livres les faits sont les mêmes, et bien que je n'aie pas eu le temps d'étudier attentivement le rapport de l'inspecteur de la province de Québec, je n'ai aucun doute qu'il conclut exactement comme celui des inspecteurs de la province d'Ontario parce que les mêmes conditions qui existent dans Ontario existent dans Québec. Je donnerai comme exemple le passage suivant du rapport de la province d'Ontario pour l'année 1907 à la page 15:

Bien que l'année se termine avec un plus grand nombre de prisonniers que nous avons jamais eu pendant les derniers vingt ans dans les prisons de la province d'Ontario, cette augmentation n'est pas due à l'accroissement du crime dans la province, mais en grande partie au fait que le Canada, et spécialement Ontario, a été pendant l'année dernière le dépotitoire d'immigrants d'une catégorie des moins désirables. Chaque prison que j'ai visitée pendant les derniers six mois renfermait des prisonniers qui n'étaient dans le pays que depuis quelques mois. La plupart de ces personnes avaient passé leur vie dans les prisons anglaises. Plusieurs ont admis qu'ils avaient été libérés par des magistrats anglais à condition qu'ils émigraient au Canada. Il doit y avoir un vice radical dans les règlements d'immigration au sujet de l'inspection des personnes qui demandent à venir au Canada comme immigrants. Le plan d'encourager telles personnes à chercher asile au Canada est mauvais, et le plus tôt les conditions dont on se plaint seront connues et changées le mieux ce sera. Le pays a eu à payer pendant l'année dernière de fortes sommes qu'il aurait dû économiser si une inspection plus rigide était faite des immigrants avant qu'ils s'embarquent pour le Canada. Le système qui permet et encourage l'immigration sans prendre les précautions nécessaires ne peut être approuvé. Quelques-uns des détenus dans nos prisons n'hésitent pas à tenir les agents d'immigration à l'étranger responsables car ce sont eux qui les engagent à chercher refuge dans notre pays. Pendant l'année dernière les prisons et les institutions de charité de la province d'Ontario ont été obligées de dépenser des milliers de dollars pour nourrir ces personnes dont plusieurs étaient incapables de gagner leur vie ici. Quelques-uns d'eux qui ont été débarqués étaient atteints de maladie chroniques qui n'auraient pas passées inaperçues si une bonne inspection avait été faite lors du débarquement. C'est une erreur de croire que l'on puisse faire une inspection satisfaisante dans la hâte et le brouhaha du débarquement de ce côté-ci de l'Atlantique. Pour être de quelque valeur il faut que l'inspection soit faite avant l'embarquement des immigrants de l'autre côté de l'océan.

Il y a toute une autre page et demie sur ce ton que je n'ai pas besoin de lire à cette

Chambre. Je dis et j'affirme sans crainte d'être contredit que ce qui est raconté dans ce rapport concernant la province d'Ontario existe précisément au même degré dans la province de Québec, et je crois que nos magistrats dans la ville de Montréal confirmeront chaque parole que j'ai citée de ce rapport. Ce fut un des principaux arguments dont on s'est servi contre moi dans la dernière campagne; on a dit que j'avais prononcé dans la Chambre certaines paroles signifiant que j'étais opposé à l'immigration et un certain nombre de circulaires ont été distribués dans mon comté pour appuyer cette prétention.

Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, que nous ayions dans le pays une population aussi nombreuse que l'a dit récemment le ministre des Finances et, que son chiffre soit exact ou non, je dois dire que nous sommes en faveur de laisser entrer dans le pays des immigrants convenables mais que nous sommes opposés, dans l'intérêt même des immigrants comme dans l'intérêt du pays, au système qui a existé pendant les dernières années et que ce bill veut faire disparaître. Mon honorable ami des Deux-Montagnes (M. Ethier) prétend-il que parce que j'ai blâmé le marché fait avec la North Atlantic Trading Company je suis opposé à une bonne immigration? Ne sait-il pas que ce marché a été rescindé par le ministre de l'Intérieur actuel dès qu'il a été nommé, admettant par là que c'était un mauvais marché? L'honorable député prétend-il qu'une erreur n'a pas été commise lorsqu'il a signé ce contrat? Il ne le prétendra certainement pas parce que les fautes et les actes de son propre gouvernement démontrent que nous ne nous trompons pas.

Maintenant quant à la distinction qui a été faite au détriment de l'immigration venant de France et de Belgique, il n'y a aucun doute au monde que le marché que nous avons passé avec la North Atlantic Trading Company excluait la France et la Belgique, qui sont encore exclues à l'heure présente. Je ne crois pas que nous faisons dans ces deux pays tous les efforts que nous pourrions faire. Mes honorables amis de la province de Québec croient-ils que nos agents d'immigration en France et en Belgique présentement, font un ouvrage profitable? N'est-il pas vrai que M. Wiallard, que l'on suppose être notre agent en chef en France est en désaccord avec les autres agents? Mes honorables amis de la province de Québec prétendent-ils que M. Geoffrion qui a été envoyé en France pour promouvoir l'immigration française dans le Canada travaille bien de la bonne manière. J'ai reçu des lettres de France et j'ai rencontré des habitants de ce pays, et tous se plaignent amèrement de la manière dont l'agence d'immigration en France est conduite. Une

chose certaine c'est que par notre marché avec la North Atlantic Trading Company nous avons omis la France et la Belgique qui étaient sans doute bien connues de M. Preston. Les Belges font d'excellents immigrants et l'on me permettra de donner quelques chiffres pour montrer combien l'immigration qui nous vient de ce pays est petite, malgré les fortes dépenses que nous faisons. En 1902 nous avons reçu 130 immigrants de Belgique; en 1902 et 1903, 303; en 1903-1904, 858; en 1905-1906, 1,106; en 1907-1908, 1,214.

Mon honorable ami M. Ethier a dit que M. DeCoeli faisait un ouvrage admirable en Belgique, mais nous avons dit de grandes dépenses dans ce pays, et bien que les Etats-Unis n'aient pas dépensé un seul sou, ils ont reçu de la Belgique en 1891 et 1900, 18,167 immigrants; de 1901 à 1905, 16,884 Belges; en 1906, 5,097; en 1907, 6,326; en 1908, 4,162. Mon honorable ami de l'Islet me dit qu'il est possible d'établir que 25,000 Belges quittent leur pays tous les ans.

Conséquemment, je demande si mon honorable ami (M. Ethier) a bien raison de dire que la dépense que nous faisons pour l'immigration en Belgique produit d'excellents résultats, et en second lieu ne pouvons-nous pas pour le même argent obtenir un plus grand nombre d'immigrants sur ces 25,000 Belges qui quittent leur pays tous les ans. Je crois que mon honorable ami a fait là une assertion hasardée. Les Etats-Unis ne dépensent pas un sou en publicité, et je crois que nous devrions nous borner à la publicité que l'on peut faire par les expositions ou autre chose de ce genre. Je crois que le mode direct de publicité que l'on a adopté de demander aux immigrants de venir ici en leur offrant des primes est mauvais. Mon honorable ami M. Ethier a dit que nous trouvions à redire dans l'inspection des immigrants; il n'a peut-être pas assisté à la réunion du comité d'immigration, l'année dernière, lorsque M. Bryce a prouvé que l'inspecteur passait quatre examens d'immigrants par minute. Je ne crois pas qu'aucun homme censé ose dire que cela est une inspection suffisante. La Chambre sait que nous avons dépensé l'année dernière environ \$25,000 pour déporter des immigrants qui avaient passé à l'examen médical à leur arrivée dans notre pays. Dans ces circonstances, je ne crois pas qu'il soit risqué de dire que l'examen médical est insuffisant.

Le surintendant de l'immigration nous a fourni des témoignages importants que nous devons discuter en temps et lieu dans l'étude de ce bill. J'ai demandé à M. Scott, qui semble avoir apporté au sujet beaucoup d'attention, s'il ne voyait pas des objections à examiner les immigrants de l'autre côté de l'Atlantique. Il a dit

M. F. D. MONK.

qu'il ne voyait aucune objection et que le département étudiait au moment le moyen de faire du médecin du navire le médecin examinateur. Pourquoi cela? Parce que la prétention de mon honorable ami que l'inspection est parfaite est une prétention erronée, car le Gouvernement a constaté lui-même que l'inspection n'était pas suffisante et il étudie un plan qui donnera une inspection médicale ou autre plus sérieuse des immigrants qui viennent dans le pays. A ce sujet, j'ai pu, me basant sur la déclaration de M. Scott, exprimer l'avis que si la chose était possible, nous devrions faire examiner les immigrants de l'autre côté de l'Atlantique. La déportation a causé tant de pleurs, tant de peine, tant de difficultés et tant de mal à notre pays, que nous devrions nous efforcer par tous les moyens possibles de l'éviter, et je crois que nous pouvons y arriver en faisant l'examen des immigrants de l'autre côté de l'océan, et en exigeant de chacun, avant de s'embarquer sur les steamers, ce que nous exigeons de tous ceux qui entrent dans le pays et veulent se mêler à notre société ou commercer avec nous, savoir des lettres et des recommandations, plan qui, je crois, serait facilement réalisable.

En France, en Belgique et dans tous les pays de l'Europe, chaque individu porte un livret contenant un certificat des conditions exigées ici, ainsi que son dossier se rattachant à toute sa carrière. Ce livret qu'il porte avec lui suffirait amplement à son arrivée ici. Les immigrants de la Grande-Bretagne pourraient apporter avec eux quelques documents de nature similaire qui leur seraient délivrés par les autorités des villes ou des paroisses, ou bien les immigrants pourraient obtenir, par l'entremise de l'agent de passages, un certificat de médecin et surtout un certificat de moralité. Je regrette d'avoir abusé de la patience du comité, mais à la suite des observations faites par le député des Deux-Montagnes et vu la tournure qu'il a voulu donner au débat, la réplique s'imposait. A mon avis, ce projet de loi est un perfectionnement. Le député de l'Islet (M. Paquet) voudrait que la Chambre adoptât un bill absolument parfait, un projet de loi idéal, et à mon avis, la législation actuelle pourrait être grandement perfectionnée. Avant longtemps, j'en suis convaincu, et même dans un avenir assez rapproché, nous serons convaincus de la nécessité de modifier et d'améliorer ce bill, afin de protéger plus soigneusement encore le pays contre l'invasion d'immigrants inadmissibles.

L'honorable député sur un ton de vainqueur, a fait allusion à l'immigration orientale. La réponse à ces observations à cet égard se trouve dans la déclaration formulée ici par les députés de la Colombie-Anglaise et par le sentiment général qui règne dans cette province. Mais l'honorable député a-t-il réfléchi sur cet aspect de la

question de l'immigration orientale? Les orientaux qui entrent au pays ne sauraient paraître-il, être naturalisés sujets britanniques d'une façon absolument légale. Ainsi, un Japonais qui viendrait s'établir ici serait prêt, en temps utile, à accomplir la formalité de l'adhésion. Il pourrait alors exercer les mêmes droits que nous exerçons nous-mêmes. Mais il le fait par simple formalité; car, suivant les dictées de sa conscience et d'après les principes qui lui sont le plus chers, il ne saurait changer d'allégeance.

Est-ce là une immigration désirable pour le pays? Envisagée à ce seul point de vue, cette immigration est inadmissible à mon avis, et bien que nous désirions autant que possible prêter main-forte au ministre pour perfectionner les détails de ce bill, ces détails doivent être l'objet d'un remaniement et d'un nouvel examen à certains égards. Cette loi est loin d'être parfaite et je ne crains pas de l'affirmer, à la prochaine session, il faudra apporter à cette loi de nouvelles modifications.

Je comptais suggérer certaines modifications relativement à quelques articles, au cours du débat. Mais en présence de ce qui s'est passé cet après-midi, à la suite du discours prononcé par le député des Deux-Montagnes (M. Ethier) en réponse aux observations du député de l'Islet (M. Paquet) qui n'avaient aucune portée politique, j'ai pensé que j'avais le devoir de présenter les quelques observations que je viens de formuler.

M. BICKERDIKE: Je m'accorde à dire avec le député de Jacques-Cartier (M. Monk) que ce bill est excellent, mais je dois ajouter que je me range aussi à son avis, quand il affirme qu'il y a lieu de perfectionner cette mesure. Dans le zèle qui le pousse à éloigner du pays les immigrants inadmissibles, le ministre m'a transformé en immigrant de concert avec nombre d'autres de mes concitoyens.

En réalité, il fait figurer tout le commerce des bestiaux dans la catégorie des immigrants. Sans doute, le ministre n'a pas eu l'intention de pousser les choses aussi loin. Voici comment on définit un "passager" dans le bill à l'étude:

Le terme "passager" est tenu pour comprendre le "work-a-way" ou la personne qui gagne son passage à travailler à bord d'un navire et comprend aussi le bouvier ou la personne chargée du soin du bétail à bord d'un navire.

Je dois respectueusement protester contre l'insertion de cet article. Nous ne croyons pas perdre notre qualité de citoyens, en traversant l'océan avec nos bestiaux à bord d'un navire.

Tout est parfait, du moment que nous sommes à bord du vaisseau qui quitte le pays pour se rendre outre-mer. Mais, dès

que nous mettons le pied à bord du navire, au voyage de retour au Canada, nous perdons notre qualité de citoyens canadiens, nous devenons immigrants. Je dois protester contre pareille disposition. Les commerçants de bestiaux, les exportateurs de bétail vivant, se sont réunis et ont adopté une résolution demandant au ministre de rayer cet article du bill. La fédération des compagnies de navigation s'est aussi réunie et a adopté des vœux protestant contre cet article. La principale raison alléguée par les commerçants de bestiaux c'est que les bouviers engagés pour prendre soin des bestiaux à bord entrent au service à titre de marins; ils sont inscrits par les représentants du département de la Marine à Montréal et se trouvent réellement sous la juridiction du capitaine et des officiers du bord. Le ministre déclare que ces employés, dans le voyage de retour au Canada, passent sous le régime des immigrants. La fédération des compagnies de navigation m'a transmis une pétition qu'elle me prie de présenter à la Chambre et de son agrément, je vais donner lecture de ce texte:

1. Votre honorable Chambre a été saisie d'un bill intitulé: Loi concernant l'immigration et aux termes de l'article 2, paragraphe k) de la loi, les bouviers passent sous le régime du projet de loi. Sans approuver ni désapprouver, pour les besoins de cette pétition, la proposition générale contenue dans ce projet de loi, vos requérants soumettent respectueusement, mais avec toute l'énergie possible, que ce bill ne doit pas s'appliquer au service maritime, ainsi que projeté.

2. Voici les principales raisons militant en faveur de cette prétention:

a) D'après la teneur actuelle de la loi, tous les bouviers doivent obtenir un certificat de l'inspecteur des bestiaux qui est un fonctionnaire du ministère de la Marine et des Pêcheries.

La pétition cite, en outre les différents articles.

Les expéditeurs sont tenus de faire connaître à l'inspecteur, au moins douze heures avant le départ du navire, le nom du contre-maître qui doit être chargé de leur expédition ainsi que les noms des bouviers; ils doivent en outre, fournir à l'inspecteur preuve satisfaisante de la sobriété, de l'expérience et de la bonne conduite de ces employés, et tout contre-maître et tout bouvier sont tenus de signer le contrat d'engagement avant que le navire fasse voile pour son voyage projeté, et de se soumettre à l'autorité du capitaine.

Les commerçants de bestiaux sont d'avis que cette disposition est suffisante. Ils ne s'expliquent pas qu'un citoyen canadien, parce qu'il est commerçant de bestiaux ou exportateur de bétail sur pied, du moment qu'il entreprend le voyage de retour au Canada, ne soit pas traité comme un citoyen canadien, mais comme un immigrant ordinaire. Ainsi, le président de l'assem-

blée législative d'Ontario qui est un des plus importants exportateurs de bestiaux au Canada, quand il entreprend le voyage d'outre-mer pour se rendre en Angleterre serait citoyen canadien, mais du moment qu'il revient au pays, il serait classé parmi les immigrants.

M. WILBERT McINTYRE (Strathcona): Est-ce que le bill n'exclue pas les citoyens canadiens? Ce bill ne s'applique pas à eux.

M. BICKERDIKE: Que l'honorable député se reporte de nouveau au texte, et il constatera que le bill s'applique à eux. S'il y avait dérogation en leur faveur, la fédération des compagnies de navigation et des commerçants de bestiaux ne s'opposerait pas à cette mesure.

M. MONK: L'article d'interprétation prévoit le cas. Il y a dérogation en faveur des citoyens canadiens.

M. BICKERDIKE: Qu'il soit ou non citoyen canadien, s'il est commerçant de bestiaux, il est classé parmi les immigrants.

S'il y a un marchand de bestiaux sur le navire, se dirigeant vers le pays, il est traité comme un immigrant, et le steamship doit faire escale au quai de l'immigration à Québec, afin de débarquer cet immigrant. Est-ce juste envers le commerce maritime? Il existe déjà bien assez d'inconvénients sur le fleuve Saint-Laurent, sans qu'on crée cette nouvelle entrave.

Rappelons ici tous les endroits où un steamer doit faire escale. Les paquebots-poste font escale à la Pointe-au-Père pour prendre le pilote, et c'est là qu'ils reçoivent leur acquit. De là ils doivent se diriger directement vers le quai de l'immigration à Québec, s'il se trouve des immigrants à bord. S'il y a des malades à bord, le navire doit faire escale à la Grosse-île. Non satisfait d'obliger le steamer à faire tous ces circuits, le Gouvernement tient à lui imposer encore une escale. A mon avis, il n'est pas juste d'obliger ces navires à faire escale, pour faire examiner les bouviers.

A mon avis, il ne faut pas créer autant d'entraves au commerce. Pourquoi viser les bouviers et décréter qu'ils doivent être soumis au régime des immigrants? Pourquoi ne pas appliquer la même règle à ceux qui, au cours du trajet, ont soin des chevaux ou d'une expédition de pommes ou de fromage? La fédération des compagnies de navigation et les commerçants de bestiaux se sont rendus auprès du ministre, pour protester contre cette inégalité de traitement; et cependant je constate que cet article figure encore au bill. A titre de marchand de bestiaux, j'éleve de nouveau la voix contre cet article; c'est une insulte jetée à la face des commerçants de bestiaux, et si le ministre tient à laisser figurer

M. F. D. MONK.

cet article au bill, je voterai le projet de cet article.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Le débat semble trop se généraliser. Les discours prononcés sont en réalité des arguments militant contre le principe du bill, et il aurait fallu développer ces thèses, au moment de la deuxième lecture. Toutes ces questions peuvent venir en discussion, de temps à autre, au fur et à mesure qu'on lit ces articles du bill et je prierais le comité d'aborder l'étude du projet, article par article.

M. MONK: Je tiens uniquement à faire observer qu'à mon avis, le paragraphe h) mis en regard du paragraphe k) admet distinctement les bouviers comme citoyens canadiens.

M. BICKERDIKE: Au terme du paragraphe k), le terme "passager" est tenu pour comprendre le "work-a-way" ou la personne qui gagne son passage à travailler à bord d'un navire, et en outre les bouviers.

L'hon. M. OLIVER: L'article 2 est l'article d'interprétation. Il définit le sens des différentes expressions d'importance employées dans le bill. Le paragraphe k) est celui auquel fait allusion le député de Montréal (M. Bickerdike) et il contient la définition du mot "passager". L'article ne dit absolument rien au sujet du traitement du "passager". Il se contente de donner la définition du mot "passager", et ce mot désigne ceux qui, bien qu'ils aient signé à titre de membres de l'équipage, gagnent leur passage à travailler à bord du navire, et à leur arrivée au Canada, ils sont renvoyés du navire. Le bill considère ces individus comme des passagers et non pas comme des membres de l'équipage. Pour tous les objets de l'immigration, ce sont des passagers. Et c'est là tout ce que dit cet article. L'article ne statue absolument rien à leur égard; il se contente de donner la définition du mot. Toutefois, après m'être consulté avec les représentants des lignes de steamships, je dois avouer qu'il a été décidé de modifier le texte du bill, et j'ai un amendement à proposer. L'objection qu'on a fait valoir, c'est qu'il n'existe pas aujourd'hui de terme comme celui de "work-a-way". Celui qui gagne son passage en travaillant à bord d'un navire, signe comme membre de l'équipage, est assujéti à la discipline du navire, mais il est renvoyé, du moment qu'il arrive au Canada. Je propose donc d'apporter au paragraphe k), l'amendement que voici: Rayer à partir du mot "work-a-way" jusqu'à la fin du paragraphe, et substituer ce qui suit:

Une personne qui a été engagée pour soigner les bestiaux ou pour tout autre ouvrage sur un navire qui fait un voyage d'aller en

partant du Canada et qui revient au Canada en vertu de son contrat et comprendra aussi une personne qui a été engagée comme membre de l'équipage du navire et qui est licenciée à un port quelconque d'entrée au Canada.

Ces mots, je crois, rendent plus claire l'intention qui est de définir ce qui doit constituer un passager d'un membre de l'équipage. C'est le but complet atteint par le paragraphe et je suis sûr que le comité trouvera qu'il est non seulement désirable mais nécessaire que cette définition soit faite, si nous voulons mettre sérieusement en vigueur la loi.

M. R. L. BORDEN: Je suis d'accord avec le député de Saint-Laurent, Montréal (M. Bickerdike) quant à l'inutilité d'introduire des difficultés dans la loi pour ces hommes qui rentrent au Canada. Il ne me semble pas que, d'après l'article 3, il y ait quelques difficultés de ce genre, pourvu que ces hommes soient des citoyens canadiens. Ai-je raison là-dessus?

L'hon. M. OLIVER: Oui. Nous nous interdisons absolument, d'après les termes de la loi, d'empêcher dans toute circonstance, le débarquement au Canada d'un citoyen canadien. L'expression "citoyen canadien" est définie par le paragraphe g). Il comprend une personne née au Canada qui n'est pas étrangère ou un sujet britannique domicilié au moins depuis trois ans au Canada qui n'a pas subseqüemment perdu son domicile canadien ou une personne naturalisée sous le régime des lois du Canada et qui n'est pas depuis devenue étrangère ou n'a pas cessée d'avoir son domicile au Canada.

M. AMES: Si par exemple, un citoyen contractait la tuberculose à l'étranger, y aurait-il une objection à ce que ce citoyen canadien revienne au pays?

L'hon. M. OLIVER: Aucune. Nous nous sommes privés du droit de l'empêcher de retourner.

M. BICKERDIKE: Ce qui paraît extraordinaire à notre population c'est que le ministre ait désigné particulièrement les bouviers. Ils sont habituellement considérés comme des hommes intelligents. Mais je crois que le ministre doit avoir la conception américaine qu'un beau navire appelé "Erin" s'est perdu sur les îles "Seiley" et qu'un grand nombre de passagers ont été perdus ainsi que des bestiaux. Un journal américain rendait compte de l'accident, le lendemain, sous le gros titre suivant: "Quarante personnes ont péri et seize bouviers".

L'hon. M. FIELDING: Je crois que l'honorable député (M. Bickerdike) doit connaître l'histoire du désastre survenu

dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse et qui a été annoncé ainsi "Deux vies précieuses et deux hommes du "Gaspereau" ont été perdus".

M. BICKERDIKE: L'amendement signifie-t-il que le bouvier doit être considéré comme un immigrant?

L'hon. M. OLIVER: Il est simplement décrit comme un passager. On établit une division entre l'homme d'équipage et l'homme qui n'est pas de l'équipage. Il est ou un membre de l'équipage ou un passager. Il y a ces deux classes de gens qui doivent être considérés dans certaines circonstances comme étant l'un ou l'autre, mais la loi les considère comme passagers et non comme hommes de l'équipage.

M. BICKERDIKE: Je dois dire que je ne comprends pas quelle est l'intention du ministre quand il enlève à un homme d'équipage ses privilèges. Existe-t-il quelque bonne raison pour cela? Je ne vois pas que nous devrions intervenir dans un commerce qui existe déjà, à moins d'avoir de très bonnes raisons pour le faire. Des abus se sont-ils produits? Ces hommes sont engagés; ils sont inspectés et passent sous l'autorité du ministre de la Marine et des Pêcheries. Il semble étrange, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons, que le ministre choisisse les bouviers pour opérer ce changement. Un homme peut partir en étant chargé de s'occuper de fromage et son frère peut partir en soignant les bestiaux. Le bouvier, suivant moi, devient un immigrant, tandis que l'autre peut revenir comme il l'entend. S'il y a quelque bon motif pour opérer ce changement, les expéditeurs de bestiaux ne feront pas d'objections, mais s'il n'y a pas de motifs pourquoi le faire? Pourquoi humilier les bouviers de cette manière?

M. MONK: Suivant moi, le bouvier, s'il est canadien, a le droit absolu, d'après l'article 8, d'entrer au pays. Ce n'est pas un immigrant et il ne peut pas être un immigrant. Quelle que soit sa position sur le navire, il ne peut pas être considéré comme un immigrant s'il est sujet canadien. Il fait partie d'une classe exceptionnelle et a un droit absolu d'entrer au pays comme un consul ou un représentant de gouvernement ou des officiers des armées régulières de Sa Majesté, etc. La seule raison que je puisse voir pour expliquer la nécessité de dire quelque chose à propos des bouviers, c'est parce que dans une autre partie du bill, l'expression "passagers" est définie. Il peut y avoir quelque raison pour cela dans la cause interprétative. Et il peut paraître d'après cette disposition de l'article que quelquefois le bouvier après avoir terminé son service à l'arrivée, peut revenir comme homme d'équipage ou peut remplir la position de bouvier et aussi celle

d'homme d'équipage et alors ne pas être regardé comme bouvier.

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. MONK: Je ne vois aucun mal à ce qu'un bouvier s'engage comme homme d'équipage s'il est passager—parce que son engagement est exceptionnel—pour les nécessités de la discipline ou pour quelque autre besoin qui apparaîtra dans le bill, à mesure que nous avancerons dans son étude. Une chose est absolument certaine, c'est que le bouvier canadien a le droit d'entrer au pays.

M. LAKE: Dans les notes explicatives qui ont été rédigées, je suppose, par les fonctionnaires du ministère, on donne l'explication sur le sujet en question. Je ne sais pas si l'honorable député de Saint-Laurent (M. Bickerdike) a lu ce paragraphe. Il est ainsi conçu:

Actuellement les individus classés comme bouviers pour soigner les bestiaux du Canada en Europe sont transportés gratuitement dans leur voyage de retour au Canada. Ils ne travaillent pas en retournant et ils sont en réalité passagers, mais comme ils sont habituellement des individus désordonnés....

Ceci est assez insultant, je crois, pour les bouviers.

...ils sont engagés hommes d'équipage pour que le capitaine puisse avoir une autorité plus complète sur eux.

C'est l'explication donnée par le ministre relativement à cette classe de personne. C'est très insultant, je crois.

M. BICKERDIKE: Je crois que c'est un peu insultant.

L'hon. M. OLIVER: L'intention est certainement de dire que ces personnes n'étant pas hommes d'équipage, seront sujettes aux règlements et aux restrictions comme passagers. Je sou mets au comité que si nous voulons avoir une connaissance intelligente de notre administration, nous devons définir ce qu'est un passager et ce qu'est un homme d'équipage et qu'il est juste et convenable qu'un homme qui n'appartient pas à l'équipage doit être regardé comme un passager et soumis à toutes les obligations imposées à un passager. Il serait absolument irrégulier qu'un homme ou un groupe d'hommes puissent échapper aux responsabilités de l'équipage ou des passagers en étant ni l'un ni l'autre ou en étant quelque chose des deux. Le but de cet article est que non seulement les bouviers, mais par l'amendement que je présente, tous ceux qui sont dans ces circonstances, et qui sont licenciés en arrivant au Canada doivent être regardés, pour la mise en vigueur de cette loi, comme passagers et non comme des matelots.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la différence dans la loi qui s'applique à ces clas-

M. F. D. MONK.

ses respectives? Mon honorable ami de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) préférerait que la loi soit appliquée comme hommes d'équipage et le ministre pense qu'ils devraient tomber sous l'application de la loi comme passagers. Quelle est la différence dans la pratique?

L'hon. M. OLIVER: En qualité d'hommes d'équipage ils ne tombent pas sous l'application de la loi de l'immigration. Comme hommes d'équipage ils font partie du navire, ils ne débarquent pas au Canada, c'est-à-dire officiellement, et naturellement nous n'avons pas à nous occuper d'eux. Mais comme ces bouviers débarquent au Canada et qu'ils y résident, alors nous avons à nous occuper d'eux. Nous devons rendre compte au peuple de tous ceux qui débarquent au Canada.

Nous demandons au Parlement de nous donner l'autorité qui nous permettra de traiter avec ces classes de gens qui arrivent au Canada, et comme ils deviennent habitants du pays, nous sommes responsables de voir à ce que se soient des habitants convenables. S'ils sont membres de l'équipage, nous n'avons rien à faire avec eux. Si ce sont des passagers, nous avons quelque chose à faire avec eux. Nous désirons distinguer ceux qui dans certains cas, pourraient être regardés comme hommes d'équipage et ceux qui sont passagers et soumis aux règlements concernant les passagers.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la situation des hommes d'équipage qui sont payés et licenciés par la compagnie?

L'hon. M. OLIVER: Ils sont dans la même situation.

M. R. L. BORDEN: Si ces hommes sont engagés comme hommes d'équipage de l'autre côté de l'océan, et sont renvoyés par la compagnie, ils doivent être traités de la même manière que s'ils étaient inscrits comme passagers, il n'y a en réalité, aucune différence.

L'hon. M. OLIVER: Il n'y a pas de différence du tout.

M. SINCLAIR: Un homme doit-il se soumettre à l'examen médical chaque fois qu'il arrive au Canada quand il fait la traversée gratuitement comme bouvier? Quand John Smith qui n'est pas sujet canadien entreprend de traverser l'Atlantique comme bouvier, et arrive sur un certain navire et est considéré comme immigrant, s'il passe l'examen médical et retourne par le voyage suivant, quand il arrive de nouveau dans ce pays, après trois ou quatre semaines, doit-il se soumettre à un autre examen? Si c'est là le sens de l'article, pourquoi en est-il ainsi? Pourquoi obligeons-nous les expéditeurs à tous ces ennuis d'avoir leurs matelots, qui font les fonctions de bouviers réguliers, soumis à un examen chaque fois qu'ils arrivent dans

un port canadien. Du moment qu'ils ont subi l'examen dans un port canadien, il semble que cela devrait être suffisant et qu'après cela ils peuvent venir aussi souvent que cela leur plaît, sans passer un examen médical.

L'hon. M. OLIVER: Ce bill a été rédigé en vue de cadrer avec les conditions nouvelles du Canada et pour donner satisfaction à l'opinion publique sur ce point. Les dispositions ont été arrêtées avec cet objet en vue.

L'objet est de conférer au département de l'Intérieur le pouvoir d'exclure les immigrants tarés, si vous l'aimez mieux. Le projet de loi n'a pas pour objet, et le département dans l'application de la loi n'a pas pour dessein d'entraver le commerce canadien. L'honorable député en supposant que le département de l'Intérieur pourrait détenir un navire chargé de bestiaux dans le but de soumettre à un examen médical les hommes qui sont à bord de ce bâtiment, imagine, bien entendu, une absurdité administrative.

M. BICKERDIKE: C'est la loi.

L'hon. M. OLIVER: Ce serait la loi, et comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer à ceux avec lesquels lui et moi avons eu une entrevue, c'est tout simplement un cas dans lequel il faut choisir entre deux alternatives; les négociants de bestiaux devront s'en rapporter au Gouvernement pour l'application de la loi au mieux des intérêts du pays, ou bien il nous faudra nous en rapporter à eux et leur permettre d'agir sans tenir compte de la loi et de l'opinion publique, et c'est ce que nous ne sommes pas disposés à faire.

M. BICKERDIKE: On l'a fait jusqu'ici, en avez-vous souffert?

L'hon. M. OLIVER: C'est l'opinion du pays telles qu'elle m'est parvenue; le pays veut qu'il soit imposé des restrictions plus sévères que celles imposées jusqu'ici.

M. BICKERDIKE: A l'égard des marchands de bestiaux?

L'hon. M. OLIVER: A l'égard des passagers. Il nous faut nous montrer plus sévères que nous ne nous sommes montrés jusqu'ici; et par le présent projet de loi nous prions le Parlement de nous autoriser à faire ce que jusqu'ici nous n'avons pu faire en vue de l'exclusion des immigrants tarés qui nous arrivent.

M. BICKERDIKE: J'ai expliqué que les marchands d'animaux étaient opposés à ce projet de loi. Voici maintenant une protestation qui m'arrive des armateurs de Montréal, de la Shipping Federation. Le projet de loi tend à conférer au ministère des pouvoirs qu'ils ne veulent pas lui voir

conférer. Ils ont confiance dans le ministère, mais ils n'ont pas toujours confiance dans les fonctionnaires, du moins à ce point. Voici ce qu'il dit:

Les "cargo-boats" arrêtent à la Pointe-au-Père pour prendre le pilote et ensuite à la station de quarantaine de la Grosse île; et si les bouviers sont désignés comme immigrants, ces navires seront tenus de faire encore un arrêt au quai de l'immigration à Québec.

Or, nous ne voulons pas de cet arrêt, si ce n'est pour une bonne raison. La navigation du Saint-Laurent est déjà suffisamment entravée durant six ou sept mois de l'année, pourquoi, une fois la navigation ouverte, obliger les navires à faire un arrêt sans nécessité? Le ministre n'en a jusqu'ici fourni aucune bonne raison.

M. GEORGE TAYLOR: Il dit que c'est une bande de gens indisciplinés.

M. BICKERDIKE: Je ne pense pas qu'ils soient plus indisciplinés dans l'ensemble que des journalistes ou des membres du cabinet.

L'hon. M. OLIVER: Ce que j'ai dit c'est que ni le Gouvernement ni le département de l'Intérieur ne se proposait d'arrêter les navires chargés de bestiaux en vue de faire l'inspection des bouviers au retour; mais nous désirons que cette disposition soit insérée dans la loi, afin que s'il arrivait que ces navires chargés de bestiaux devinssent au retour un moyen d'introduction au Canada d'immigrants tarés, nous soyons à même d'arrêter ces bateaux et de soumettre à l'inspection ces bouviers au retour.

M. BICKERDIKE: Tous les bateaux devront-ils faire escale?

L'hon. M. OLIVER: Non, à moins que nous ne l'exigions. La disposition nous mettra à même d'exiger que le navire interrompe sa course, si nous le jugeons à propos; et de deux choses l'une: il faudra que les marchands de bestiaux s'en rapportent à nous, ou que nous nous en rapportions à eux. Or, je le demande au comité, quelle est la ligne de conduite qu'il est le plus prudent de suivre dans les circonstances; à qui vaut-il mieux s'en rapporter du soin de l'immigration? Si le Gouvernement doit être tenu responsable du contrôle de l'immigration, il est nécessaire de le mettre à même de contrôler cette immigration, et le Parlement ne saurait sensément laisser une porte ouverte pour l'admission d'immigrants tarés, et d'autre part tenir le Gouvernement responsable de la présence de ces immigrants. Je ne le cacherai pas au comité, il se trouve dans ce projet de loi, comme dans la loi existante, nombre de dispositions à l'égard desquelles on devra s'en rapporter à la discrétion du département, si l'on ne veut

pas qu'il se commette d'injustice. Aucune législation d'un caractère restrictif ne saurait être appliquée autrement, ne saurait être mise en pratique sans l'attribution de pouvoirs extraordinaires. Ces pouvoirs il faut les exercer avec jugement et discrétion, sinon le peuple en sera incommodé et le commerce entravé. Mais on doit présumer que le Gouvernement, qui est responsable envers le peuple de la bonne administration de ses affaires, y mettra toute la discrétion voulue, et n'exercera son autorité que lorsque les circonstances le requerront.

M. BICKERDIKE: Le ministre n'a pas encore donné une bonne raison pour justifier ce changement. A l'heure qu'il est, cette question relève du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Nous nous arrangeons très bien; tout marche à la perfection. Les hommes s'inscrivent auprès des représentants du ministre de la Marine et des Pêcheries; une fois à bord ils sont inscrits par le préposé aux engagements, ils signent les articles et tout marche à la perfection. Aujourd'hui le ministre de l'Intérieur voudrait que nous l'autorisions à faire faire un arrêt de plus à ces navires. S'il y avait quelque bonne raison pour le faire, si le ministre était en état de citer une seule circonstance dans laquelle il y aurait eu abus, je cesserais toute opposition. Mais comme il s'agit simplement d'un caprice de quelqu'un de ses subordonnés, je combats la proposition. S'il peut donner une bonne raison pour justifier ce changement, pour retirer ce pouvoir au ministre de la Marine et des Pêcheries, je cesserai toute opposition, mais tant que cette raison n'aura pas été fournie, je combattrai la mesure, je devrai voter contre son adoption, et c'est la première fois que l'occasion se présente pour moi de voter contre une mesure ministérielle.

M. R. L. BORDEN: Vous avez eu bien d'autres occasions que celle-là. Je me permettrai de donner un conseil au ministre. Si vous vous contentez de dire que les gens de mer congédiés dans notre pays seront considérés comme passagers, n'aurez-vous pas alors toute l'autorité voulue, sans avoir à faire des allusions désagréables aux bouviers?

L'hon. M. OLIVER: Non. Ces hommes, si je ne me trompe, ne sont pas inscrits sur le rôle d'équipage au retour. Ils s'engagent pour le voyage d'aller et retour, mais ils ne sont pas inscrits sur le rôle d'équipage. Ils ne rendent au retour aucun service en paiement du prix de leur passage. Ce sont des gens d'une autre classe qui s'adjoignent à l'équipage pour s'exempter de payer le prix de leur passage. Il nous faut donc prendre des mesures pour ces

M. F. OLIVER.

deux classes: ceux qui nous reviennent en vertu d'engagements contractés dans le pays même, et ceux qui nous arrivent comme faisant partie d'un équipage de navire.

M. R. L. BORDEN: J'avais été induit en erreur par la note explicative qui dit qu'ils sont inscrits sur le rôle d'équipage.

L'hon. M. OLIVER: Les bouviers, dites-vous?

L'hon. M. BRODEUR: Les bouviers se présentent devant le préposé aux engagements et signent les articles.

L'hon. M. OLIVER: Comme membres de l'équipage?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, comme bouviers, ils se présentent devant le préposé aux engagements. La note doit faire erreur.

M. SINCLAIR: Je crois qu'aux termes des lois de navigation, le navire est tenu de les ramener au Canada. Si un individu s'engage comme matelot sur un navire, la loi oblige le propriétaire du navire à le ramener au Canada.

Mon objection à cette proposition c'est que vous le considérez comme passager toutes les fois qu'il revient au pays. Il y aurait peut-être quelque raison de le considérer comme tel la première fois. L'individu qui s'adjoit à l'équipage une première fois pour éviter de payer le prix du passage devrait être considéré comme passager et se soumettre à l'examen; mais je ne vois pas de bonne raison pour le soumettre à l'examen toutes les fois qu'il fait la traversée. L'honorable représentant de Montréal (M. Bickerdike) me dit qu'il y a des hommes dont c'est le métier de faire la traversée sur les navires chargés de bestiaux, et qui chaque fois reviennent à Montréal. Ces hommes ne sont pas dans la même situation que celui nous arrive pour la première fois.

M. AMES: Il s'en trouve un grand nombre qui s'engagent sur les navires chargés de bestiaux pour opérer la traversée à meilleur compte.

M. BICKERDIKE: L'honorable député trouve-t-il à redire à ce qu'un pauvre homme profite de ce qu'il peut s'engager sur un navire à bestiaux pour retourner en Angleterre?

M. AMES: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. BICKERDIKE: Dites-nous ce que vous avez à dire?

M. AMES: J'ai dit ce que j'avais à dire.

L'hon. M. OLIVER: Si le bouvier est inscrit comme membre de l'équipage, alors la proposition du chef de la gauche pourra être adoptée. S'il n'est pas inscrit comme membre de l'équipage,—et je suis porté à

croire qu'il ne l'est pas,—l'honorable ministre de la Marine, dit-il qu'il est inscrit?

L'hon. M. BRODEUR: Je viens de lire la note, et je ne crois pas qu'elle fasse connaître exactement ce qui se passe. Je fournirai à mon honorable collègue des renseignements complets à cet égard. D'après les informations que j'ai, ces gens se présentent d'abord devant l'inspecteur des bestiaux, et ensuite devant le préposé aux engagements, qui les inscrit.

L'hon. M. OLIVER: Ils sont inscrits sur le rôle de l'équipage?

L'hon. M. BRODEUR: Comme bouviers.

M. BICKERDIKE: Ils signent l'engagement du navire comme bouviers.

L'hon. M. BRODEUR: J'irai aux renseignements car je soupçonne que la note explicative fait erreur.

L'hon. M. OLIVER: En admettant l'exactitude de la déclaration faite par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, il n'y aurait pas d'objection à biffer tout l'amendement jusqu'au mot "personne"; il serait alors ainsi conçu.

Une personne qui a signé comme membre de l'équipage d'un navire et qui est congédiée à aucun des ports d'entrée du Canada.

M. BICKERDIKE: Il n'y aurait pas d'objection à cela.

L'hon. M. BRODEUR: Alors je propose l'adoption de cet amendement à la place de l'autre.

M. BICKERDIKE: Dois-je comprendre qu'ils doivent être traités comme les matelots qui sont licenciés sur nos rives?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé:

Que les mots "un rat de cale ou" dans la ligne 3, page 3 et toutes les lignes 4, 5, 6 et 7 soient biffés et que l'on y insère ce qui suit: "Un homme qui a signé comme membre de l'équipage d'un navire et qui est licencié à un port d'entrée quelconque du Canada".

L'article tel qu'amendé est adopté.

M. R. L. BORDEN: Y a-t-il dans l'article 2 quelque autre modification de la loi existante qui mérite d'être signalée?

L'hon. M. OLIVER: Ceci est une très sérieuse modification de la loi existante, j'espère que mon honorable ami n'est pas sous une autre impression que celle-là. Le principe n'est pas modifié, mais le nombre des dispositions est augmenté et parmi un grand nombre de particularités nouvelles figure la définition du citoyen canadien.

M. MONK: En vertu de l'article 2 l'agent d'immigration a des pouvoirs et des responsabilités considérables et l'on définit l'agent d'immigration comme étant,

entre autres choses un officier qui peut agir comme tel sans une nomination formelle. L'expression "sans une nomination formelle" est très large.

L'hon. M. OLIVER: Elle l'est.

M. MONK: Les pouvoirs que nous conférons aux agents d'immigration exigent tant de jugement et de discrétion que cette définition ne devrait pas être aussi large. Je suppose qu'en vertu de cette définition le fils de M. Carbonneau serait un agent d'immigration, mais s'il est mineur et s'il demeure avec son père, je ne crois pas qu'il soit prudent de lui confier un semblable pouvoir. Il devrait y avoir une nomination formelle.

L'hon. M. OLIVER: Je suppose que M. Carbonneau serait nommé formellement. Dans tous les cas, l'intention est de se servir de ceci en cas d'urgence, lorsqu'il n'y aurait pas possibilité de donner une autorisation formelle. Le but essentiel des dispositions de ce bill est le choix ou l'exclusion des immigrants, et bien que l'on puisse considérer ce bill comme un bill d'immigration, c'est réellement un bill concernant l'immigration, et c'est plutôt un bill pour l'exclusion d'émigrants qu'un bill pour activer l'immigration. C'est en vue de la nécessité qui se présente dans diverses circonstances pour l'exercice de l'autorité en ce qui concerne l'exclusion, que cette disposition a été rédigée d'une façon aussi large.

M. MONK: Je suis tout-à-fait d'accord avec le ministre quant à la nature de cette législation, et bien que je n'insiste pas sur l'objection, il me semble qu'il est difficile d'imaginer un cas d'urgence dans lequel l'agent ne pourrait pas avoir une nomination formelle. Certains agents d'immigration ont été récemment nommés d'une façon très hâtive, même verbalement, et je crois que nous devrions être très prudents lorsqu'il s'agit de conférer à des hommes nommés de cette manière, une autorité aussi sérieuse.

L'hon. M. OLIVER: Ce pouvoir très large en fait de nomination est en prévision des cas qui peuvent se produire en tout temps le long de la frontière internationale où il s'agit de surveiller les trains, et où les gens, après avoir été refusés sur le convoi peuvent juger à propos de quitter le chemin de fer pour s'éloigner à quelque distance et revenir ensuite par la route ordinaire. Nous désirons que la loi soit rédigée de telle façon que toute autorité sera suffisante pour légaliser les mesures prises en pareilles circonstances.

M. MONK: Je n'ai nullement l'intention de retarder le bill, mais mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty) attire

mon attention sur la manière toute nouvelle dont vous définissez "domicile" dans cet article. On comprend généralement ce que veut dire le mot domicile, mais il est difficile de comprendre pourquoi nous adopterions une nouvelle définition dans le présent bill.

L'hon. M. OLIVER: Est-ce que cette définition du mot "domicile" est différente à l'interprétation généralement acceptée sauf en tant qu'il s'agit de ce dispositif?

M. DOHERTY: Je crois qu'il est certainement susceptible d'être interprété en un sens différent de celui qui est ordinairement compris, et de ce que la loi générale entendrait par le mot domicile. Par exemple, vous déclarez ici que domicile veut dire l'endroit où une personne a actuellement son chez-soi permanent ou dans lequel elle demeure. Comme question de droit commun, il y a une distinction très sensible entre l'endroit où un homme demeure et l'endroit où il a son domicile. Un homme peut demeurer en Canada, il peut venir ici laissant sa famille chez lui et son établissement principal dans un autre pays. Le pendant il peut demeurer en Canada pendant six mois de l'année. La résidence implique le fait réel d'être ou de demeurer dans le pays. Le domicile, selon l'interprétation ordinaire, veut dire le fait réel et positif de la résidence dans le pays avec l'intention d'y faire son principal établissement permanent. Ici, il est vrai, lorsqu'il s'agit d'une personne qui revient, vous mentionnez réellement l'intention de faire du Canada son lieu d'habitation actuel et permanent. Je remarque dans la note explicative que ceci est basé sur la définition du vice-chancelier Kindersley.

J'oserais suggérer que la définition d'un domicile acquis pourrait être celle-ci: "L'endroit qui, à proprement parler, est le domicile d'une personne, c'est celui dans lequel elle a volontairement fixée son habitation pour elle-même et sa famille non dans un simple but spécial et temporaire, mais avec l'intention actuelle d'en faire son chez-soi permanent, à moins que, et jusqu'à ce que quelque chose d'imprévu ou qui ne peut arriver que fortuitement, ne se produise pour l'engager à adopter quelque autre chez-soi permanent.

La définition donnée par le bill ne me paraît pas concorder avec celle-ci.

L'hon. M. OLIVER: Peut-être qu'une virgule après le mot "revient" à la 2e ligne, donnerait le sens exact.

M. DOHERTY: Alors cette personne aura son domicile à un certain endroit, parce qu'il entend en faire son habitation permanente actuelle. Il me paraît y avoir une contradiction entre les mots permanente et actuelle. En droit, le domicile est moins l'endroit d'habitation actuelle que l'endroit où l'on se propose d'installer son

M. F. D. MONK.

habitation principale. Les auteurs sur la loi internationale privée définissent assez clairement ce qui constitue le domicile. On s'expose à créer de la confusion en établissant pour les fins du présent bill, un domicile spécial, différent de ce que la loi entend généralement par domicile.

L'hon. M. OLIVER: Je comprends les difficultés que présente cette définition du mot "domicile" et c'est pour surmonter ces difficultés que le présent bill a été ainsi rédigé. Nous avons pensé que puisque cette loi intéresse surtout le commun des mortels, il n'était que juste d'y insérer une définition précise du "domicile" qui joue un rôle si important dans l'administration de la loi. Si cette définition n'est pas celle qu'on donne généralement du mot domicile, elle le deviendra. Cela n'est pas fait dans l'intention de créer une différence, mais parce que nous avons commis une erreur en donnant une définition autre que celle que nous voulions donner.

M. DOHERTY: Je crois que le ministre se rapprochera plus de la définition générale en omettant le mot "actuelle". Je ne sais pas ce que l'on entend par "habitation permanente actuelle". "Permanente" signifie une chose qui doit subsister dans l'avenir et le mot "actuelle" comporte le sens d'une habitation qu'on entend faire permanente pour le présent.

M. OLIVER: C'est le cas qui se présente surtout pour les immigrants qui changent de domicile. Mon habitation actuelle est Ottawa, mais si on me demandait si Ottawa est mon habitation permanente, je répondrais certainement non.

M. DOHERTY: Si l'intention n'est pas de fixer le domicile à l'endroit qu'un homme considère comme son habitation permanente, vous créez une définition spéciale pour les fins de cette loi. Il n'est pas très facile de donner une définition parfaitement adéquate du "domicile". Mais cette difficulté ne devrait-elle pas nous engager à nous en tenir à la loi générale plutôt que de rendre possible qu'un homme dont le domicile serait dans un endroit, d'après la loi générale, en eût un autre, aux termes du présent bill?

M. OLIVER: Je me rend compte de la difficulté, mais d'un autre côté, je considère qu'il ne serait pas à propos de donner à ce mot un sens qu'il n'a pas dans le langage ordinaire, et au sujet duquel le public n'a que des notions assez vagues. Même si nous ne sommes pas absolument dans le vrai, vu que c'est presque impossible, car tellement la signification du mot "domicile" est indéterminée, je considère cependant que nous accomplissons une œuvre utile.

M. DOHERTY: Si le ministre employait les mêmes expressions dont il se sert un

peu plus loin en parlant du changement de domicile, et s'il disait "l'endroit où il à l'intention présente de demeurer permanentement," cela me paraîtrait plus clair que les mots dont il se sert ici. Je crois que l'intention ordinaire de la loi, pour qu'il y ait domicile, est qu'il doit y avoir habitation actuelle et intention actuelle, pour le moment du moins, d'en faire son habitation permanente.

L'hon. M. OLIVER: Il est peut-être préférable de ne pas faire de changement à présent, mais si l'honorable député y consent, je ferai préparer un amendement dans le sens de ses observations et je le soumettrai à la prochaine séance du comité. Je propose que ce paragraphe soit réservé.

M. MONK: Il y a dans l'article 2 une disposition disant qu'un sujet britannique, pour devenir citoyen du Canada, doit avoir eu son domicile au Canada pendant au moins trois ans. Cela me paraît un stage bien long pour un sujet britannique qui est venu s'établir au Canada et a subi tous les examens nécessaires. Pourquoi exiger une résidence de trois ans avant de lui accorder le titre de citoyen du Canada?

L'hon. M. OLIVER: Le délai pour la déportation est fixé à trois ans, et nous ne voulons pas accorder le droit de citoyen avant l'expiration de ce délai; car alors la déportation ne serait plus possible.

M. HERRON: Puisque le ministre consent à suspendre l'article 2. . .

L'hon. M. OLIVER: Seulement le paragraphe e).

M. HERRON: Alors je lui demanderai de relire le paragraphe j) et voir s'il ne pourrait pas en modifier quelque peu la rédaction. Je considère que cette rédaction est blessante pour une classe estimable de citoyens et qu'elle pourrait être modifiée.

Je ne crains pas que l'expression "classe turbulente" soit applicable, règle générale, aux hommes qui exercent ce commerce.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député parle du paragraphe g) des notes explicatives. Mais, ces notes ne font point partie du projet de loi; elles ne servent qu'à l'expliquer.

Sur l'article 3:

M. MONK: Je crois que nous avançons notre besogne en levant la séance du comité. Il est déjà très tard et nous devons nous réunir à onze heures, demain.

L'hon. M. OLIVER: Je désire proposer de faire subir une légère retouche à l'alinéa e) de l'article 3. Ce serait d'insérer les mots "ou par d'autres fins immorales" après le mot "prostitution" dans la 2e ligne.

M. MONK: J'ai un amendement à proposer à l'article 3.

M. URIAH WILSON: Je serais d'avis d'ajouter les mots "les personnes atteintes de la tuberculose" à l'alinéa a) de l'article 3. C'est la loi aux Etats-Unis. Cette maladie est dangereuse et contagieuse.

L'hon. M. OLIVER: Tout le monde admettra l'opportunité d'exclure ceux qui sont atteints de cette maladie, mais le diagnostic en est difficile à ses différentes phases, et nous imposerions au département un devoir qu'il ne pourrait pas remplir d'une manière satisfaisante.

M. URIAH WILSON: Bien que le mal soit difficile à reconnaître au début, il ne l'est pas plus tard. Un autre article pourrait permettre l'entrée du pays de ceux qui y viendraient pour se guérir; mais nous devrions exclure ceux dont le mal est rendu à une période avancée.

L'hon. M. OLIVER: Si nous ajoutions la tuberculose à cet article, il serait difficile de faire la distinction, et je ne crois pas que nous puissions l'appliquer par aucun système de surveillance.

M. GEO. TAYLOR (Leeds): Si on me le permet, je suggérerai de renvoyer ce bill à un comité composé du ministre, et de MM. Monk, Brodeur, Sinclair, McIntyre (Strathcona), Bickerdike, Wilson (Lennox) et Lake, et de laisser ce comité étudier le bill demain. Cela avancerait sensiblement la clôture de la session. Ce projet de loi est long et il faudra deux ou trois jours pour l'adopter, si nous le discutons de la présente manière. D'un autre côté nos collègues pourraient se réunir et lui donner une forme convenable sans beaucoup de discussion.

L'hon. M. OLIVER: Le comité dont parle l'honorable député n'aurait pas de difficulté à s'entendre sur la forme à donner au bill, mais réussirait-il à s'entendre avec la Chambre?

M. GEO. TAYLOR: Je crois que la Chambre accepterait sa décision.

L'hon. M. OLIVER: Si les amis de l'honorable député y consentent, la proposition me semble bonne; mais je ne suis pas sans craindre que le bill prêterait encore à la critique, car il est d'une nature à provoquer maintes opinions diverses au sujet de plusieurs de ses dispositions.

M. TAYLOR: La session est très avancée pour que nous étudions un aussi long projet de loi.

L'hon. M. OLIVER: C'est le premier qui a figuré sur le feuilleton.

M. TAYLOR: Vous auriez dû l'avancer.

L'hon. M. OLIVER: J'ai toujours attendu le bon plaisir de la Chambre.

M. MONK: Je crois que la proposition de mon honorable ami a du bon, vu l'approche de la prorogation. Je crains que l'étude de ce bill ne prenne beaucoup de temps. Ainsi que le ministre l'a dit, il a pour objet d'étendre les restrictions. Plusieurs détails peuvent se régler aisément. Il est regrettable que le bill n'ait pas été mis plus tôt en délibération. Depuis que je fais partie de la Chambre, des projets importants ont toujours été mis sur le tapis après que la date de la prorogation eût été fixée. Cependant, je désire que celui-ci soit adopté et je crois qu'un comité plus nombreux pourrait lui donner une forme acceptable.

M. HENDERSON: Je n'aime pas qu'on renvoie un bill comme celui-ci à un petit comité. La discussion devant la Chambre contribue beaucoup à renseigner la députation. Nous n'étudions pas tous un projet de loi semble d'aussi près que mon collègue de Jacques-Cartier ou le représentant de Lennox (M. Uriah Wilson) qui en a fait une étude spéciale. Quant à moi, je préfère entendre la discussion afin de me familiariser avec le bill. J'ai pu m'écouter spécialement d'une autre question tandis que d'autres députés consacraient leur attention à celle-ci, et je désire profiter de leurs recherches et des renseignements que le ministre a à nous fournir. Je crois que c'est là le sentiment de plusieurs députés. Je ne suis pas du nombre de ceux qui se rangent toujours à l'opinion d'autrui sans examiner l'affaire quelque peu.

Le premier ministre m'a informé, ce soir, que la prorogation aurait lieu le 19, au plus tard. Peu importe que nous consacrons encore une demi-journée à l'étude de ce projet de loi, puisque la prorogation doit avoir lieu à cette date.

M. GEO. TAYLOR: L'observation du député de Halton (M. Henderson) est sans doute bien fondée; cependant, lorsque le sous-comité présentera son rapport, si mon collègue désire poser quelques questions, un membre du comité sera en mesure de l'éclaircir et de lui dire, séance tenante, pourquoi on a adopté certaine décision; tandis qu'un débat en règle pourrait durer une heure ou deux.

L'hon. M. FIELDING: Je propose que le député de Halton soit adjoint au personnel du comité.

M. HENDERSON: Le ministre le sait, l'expérience du passé lui a prouvé qu'il n'y avait rien à gagner à l'adjoindre au sous-comité.

L'hon. M. FIELDING: Dans la circonstance à laquelle fait allusion l'honorable député, s'il n'a pas assisté aux séances du sous-comité, c'est sans doute qu'il avait parfaitement confiance en moi.

M. F. OLIVER.

M. HENDERSON: Sans doute, et la Chambre était saisie d'autres questions à la discussion desquelles je tenais d'assister.

M. F. GEO. TAYLOR: On pourrait adjoindre quelques députés au sous-comité.

L'hon. M. OLIVER: A mon avis, ce serait un désavantage que de créer un comité trop nombreux. La Chambre siégera alors et comme l'a fait observer le député de Halton, les députés tiennent à faire acte de présence ici et à suivre les débats.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Lors de la présentation de pareille motion, il faudrait que le président lui-même occupât le fauteuil.

L'hon. M. FIELDING: Nous pourrions rendre compte de l'état de la question et présenter plus tard la motion.

M. JAMESON: A mon avis, ce bill est d'une telle importance pour le pays dans son ensemble que les représentants du peuple en général devraient être en mesure d'entendre les débats et d'y participer. Pareille question ne saurait être renvoyée à un petit comité. Il faut que cette question soit débattue ici même. L'avenir et le bien-être du pays sont intimement liés à ce projet de loi. Le texte de ce bill est volumineux. Il serait préférable de renvoyer ce projet à une autre année, plutôt que d'en confier l'étude à un sous-comité et de le faire adopter par la Chambre avec trop de précipitation, sur présentation d'un rapport de ce sous-comité. Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député.

M. AMES: Je partage l'avis de l'honorable député de Digby à cet égard. Nous sommes à lundi soir et il est minuit. Il y a peu de députés ici en ce moment, mais on ne saurait interpréter cette absence de nos collègues comme preuve du peu d'intérêt qu'ils porteraient à cette mesure. Quelques députés ont lu ce texte dans son intégralité, tandis que d'autres comptent se former une opinion, au cours du débat. Nombre de nos collègues absents en ce moment éprouveraient une vive déception, si on leur refusait l'occasion d'entendre les explications que doit apporter le ministre sur les différentes dispositions du bill.

M. MONK: J'apprécie parfaitement le désir exprimé par nos collègues. C'était une simple proposition et du moment que les députés désirent voir la procédure suivre son cours ordinaire, il convient de se ranger à leur avis. Nous avons déjà longuement délibéré ce bill et demain, en nous rendant ici de bonne heure et en nous contentant de quelques observations...

L'hon. M. FIELDING: Demain, un autre projet de loi a priorité sur celui-ci. C'est le

bill tendant à amender la loi des chemins de fer.

M. GEO. TAYLOR : Le sous-comité poursuivra ses travaux sur le projet de loi et lorsque la mesure viendra en discussion devant le comité général, les membres du sous-comité pourront, grâce à leurs explications faciliter la discussion. Si le ministre approuve le personnel du comité, il me semble qu'en vue d'autres mesures fort importantes qu'il nous reste à étudier et en prévision de la prorogation qui doit avoir lieu le 19, il serait préférable de renvoyer cette question à un comité.

M. URIAH WILSON : Je préférerais de beaucoup que la discussion eût lieu dans cette Chambre. Tout le monde tient à assister à ce débat. C'est un des bills les plus importants dont la Chambre ait été saisie, au cours de cette session. Non seulement nous sommes intéressés nous-mêmes à ce bill, mais il exercera son influence sur nos enfants et nos petits enfants; il s'impose aux plus vives préoccupations de cette Chambre.

M. G. TAYLOR : Le ministre consentirait peut-être à le réserver pour la prochaine session.

L'hon. **M. OLIVER :** Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses travaux, quitte à siéger de nouveau.

(La motion est adoptée.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. **W. S. FIELDING** (ministre des Finances) propose que la Chambre lève sa séance.

M. MONK : L'honorable ministre peut-il nous donner quelque renseignement relativement aux bills qui seront discutés demain? Cela nous rendrait service de nous faire connaître le programme des travaux.

L'hon. **M. FIELDING :** Il y a un ou deux bills au nom du ministre de la Justice qui pourraient être étudiés, l'un est, je crois, destiné à modifier le code criminel. Il y a un bill inscrit à mon nom pour modifier la loi des annuités, un bill du Sénat que nous discuterons si nous en avons le temps. Nous voudrions pouvoir examiner tout autre bill inscrit dans les procès-verbaux. Dans la soirée, nous nous proposons de demander à la Chambre de siéger en comité des subsides pour permettre au ministre de l'Intérieur de présenter ses crédits, car il sera obligé de s'absenter durant plusieurs jours et c'est pour la régularité des travaux du ministère de l'Intérieur que nous demanderons à la Chambre de siéger en comité des subsides.

Sans doute, plusieurs députés désirent profiter de la présentation de la motion en vue de siéger en comité des subsides pour discuter quelque question d'intérêt public, mais j'espère qu'ils ne le feront pas demain soir, mais permettront à la Chambre d'étudier les crédits du ministre de l'Intérieur.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et dix minutes, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 11 mai 1909.

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

LE TRANSPORT PAR EAU DES MARCHANDISES.

M. G. H. PERLEY (Argenteuil) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'ai une question à poser au sujet du bill (n° 105) venant du Sénat et concernant le transport par eau des marchandises. Il est inscrit dans la liste des bills et ordres d'intérêt public et ne pourra pas être mis en discussion à cette session, si le Gouvernement n'en donne pas l'ordre exprès. C'est un projet de loi très important. Je suis informé qu'il a été rédigé après de longs débats devant un comité du Sénat, et à la suite d'une entente entre les expéditeurs et les propriétaires de navires. Il a trait à l'expédition des marchandises par les navires océaniques. Il y a nombre d'années que le commerce réclame une loi de cette nature et je considère que le Gouvernement rendrait service au public s'il trouvait un moyen d'amener le bill devant la Chambre. Je soumetts la question au Gouvernement et je lui demande de s'en occuper.

Le très hon. sir **WILFRID LAURIER** (premier ministre) : Notre attention a déjà été attirée sur la question, et je pourrai donner une réponse à mon honorable ami dans un jour ou deux.

DISCUSSION GENERALE D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER.

L'hon. **G. P. GRAHAM** (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2^e lecture du bill (n° 106) modifiant la loi sur les chemins de fer.

—Je me bornerai à expliquer la nature de trois amendements au bill tel que déposé, que je proposerai, en même temps que quelques autres moins importants, quand la Chambre siégera en comité général. Il y a trois articles nouveaux. L'article 11 comporte que la loi sur les chemins de fer s'appliquera aux compagnies constituées à l'étranger possédant ou exploitant des voies

ferrées au Canada, ainsi qu'à la partie canadienne des chemins de fer appartenant aux compagnies exploitant des voies ferrées d'un endroit quelconque aux Etats-Unis à un endroit au Canada. L'article 12 fixe l'époque à laquelle la commission des chemins de fer fera ses rapports. La loi actuelle dit que le rapport annuel sera fait dans les trois derniers mois de l'année et sera déposé sur le bureau de la Chambre, dans les quinze premiers jours de la session. Je propose de modifier cet article en disant que les commissaires auront deux mois pour présenter leur rapport et si le Parlement est alors en session ce rapport sera déposé sur le bureau de la Chambre immédiatement, sans attendre à la session suivante. De cette manière nous aurons des informations plus récentes.

L'article 13 est en quelque sorte le bill que nous avons reçu du Sénat et basé sur celui de l'honorable député de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster). De plus, je proposerai deux prescriptions sévères. La première comporte qu'à tout passage à niveau de chemin de fer où il est arrivé un accident accompagné de perte de vie ou de blessures graves, aucun train ne pourra circuler à une vitesse dépassant 10 milles à l'heure, tant qu'on n'y aura pas installé des moyens de protection approuvés par la commission des chemins de fer. Je proposerai de plus que lorsque la commission aura ordonné de protéger un passage, les trains ne pourront pas circuler à cet endroit à plus de 10 milles à l'heure, tant que la compagnie ne se sera pas conformée à l'ordre de la commission. Tels sont les amendements importants que je me propose de faire au bill tel qu'imprimé.

M. HAUGHTON LENNOX: Vu que le 17 février dernier j'ai discuté au long la partie la plus importante de ce bill—la question de la protection des passages à niveau de chemins de fer,—je n'y reviendrai pas aujourd'hui. Cependant, ayant depuis plusieurs années pris un grand intérêt dans cette question et ayant soumis à la Chambre plusieurs propositions que je crois propres à sauvegarder les intérêts du public, j'espère que la Chambre me pardonnera de discuter les traits les plus saillants du présent projet de loi.

J'ai déjà dit que j'approuvais l'idée de créer une caisse destinée à aider les compagnies à mieux protéger le public aux passages à niveau déjà existants, car je considère qu'il est juste que tout le pays contribue à cette œuvre. Il faut se reporter au temps où le pays était nouveau, où nous avions un besoin immédiat de chemins de fer et où nous étions obligés d'en permettre la construction dans des conditions qui ne peuvent plus être tolérées aujourd'hui. Mais il est plus difficile de dire en quoi devra consister la contribution du pays. L'honorable ministre me permettra

M. G. P. GRAHAM.

de lui faire observer que la proposition qu'il fait est très modérée et même trop modérée, après ce qui a été fait dans la république voisine.

Dans le Massachusetts, la somme mise en réserve pour faire disparaître les passages à niveau—non pour les protéger au moyen de barrières, de cloches ou autrement—est de \$5,000,000, qui devront être dépensés dans une période de dix ans. Une bonne partie de cette somme est déjà dépensée. Nous proposons de créer une caisse de \$1,000,000 qui devront être dépensés dans cinq ans. J'espère qu'on ne s'en tiendra pas là, et pour le moment il n'est pas nécessaire de discuter la question de savoir si cette somme est suffisante ou non. Mais, quant à la manière dont cet argent sera employé, je crois qu'on aurait pu trouver mieux. Je ne vois pas par exemple, pourquoi on attendrait que quelqu'un fût tué à un passage à niveau, pour obliger une compagnie à prendre les précautions nécessaires.

L'hon. M. GRAHAM: L'amendement ne comporte pas cette interprétation.

M. LENNOX: Mais oui, puisqu'il est dit que s'il est survenu une perte de vie à un passage la compagnie modérera la vitesse des trains jusqu'à ce que la commission ait donné des ordres.

Quand à ces millions de dollars que nous votons, pourquoi en répartir l'emploi sur une période de cinq ans? Il me semble qu'on devrait se mettre à l'œuvre immédiatement et employer cet argent le plus rapidement possible, afin de prévenir l'énorme sacrifice de vies que nous avons à déplorer.

Je suis tout à fait opposé à la partie du bill qui donne à la commission, non seulement le droit de taxer les municipalités, mais lui confère un pouvoir absolu, sous ce rapport. Quant aux cotisations prélevées sur les municipalités rurales pour la protection des passages au moyen de barrières, ou de cloches, je maintiens qu'il n'est pas juste de les obliger à payer un seul dollar tant que la voie du chemin de fer et la voie publique seront sur le même niveau. En d'autres termes, tant que les compagnies de chemins de fer se serviront d'une partie du chemin du roi pour leur propre usage, on ne devrait rien exiger des municipalités rurales.

Quant à la suppression des passages à niveau, je suis également opposé à ce que les municipalités rurales soient forcées de contribuer au changement des niveaux, à moins qu'il ne soit expressément stipulé que la commission n'aura pas le droit d'ex céder une certaine somme.

J'ai déjà dit que j'ai beaucoup de respect pour la commission des chemins de fer. Elle est composée d'hommes capables; mais ma confiance dans la commission, ou dans un groupe quelconque de deux, tri-

ou six hommes, ne va pas jusqu'à leur permettre d'imposer ce qu'ils voudront aux municipalités pour la suppression des passages à niveau, et surtout quand le ministre n'accorde pas à la commission la même latitude à l'égard du million de dollars qu'il nous demande de voter à cette fin.

Quand même le ministre irait jusqu'à dire qu'il veut laisser la commission des chemins de fer absolument libre de disposer de l'argent du Dominion, je ne serais pas prêt à accorder à la commission cette même liberté par rapport aux municipalités. Par exemple, je ne voudrais pas qu'on lui reconnût le droit absolu d'imposer la population du Dominion ou les municipalités.

Plusieurs états de l'Union américaine nous fournissent des exemples à ce sujet. Dans l'état du Massachusetts on a adopté une loi laissant à la commission des chemins de fer le soin de réglementer ce point; mais on a établi distinctement que la cotisation à être opérée par la commission des chemins de fer doit être limitée et qu'elle doit être soumise à l'action de la législature de l'état.

On a établi que dans le cas de la séparation des pentes le chemin de fer doit payer 65 p. 100 des dépenses et que la municipalité peut être cotée pour un montant n'excédant pas 10 p. 100, mais qui pourra être inférieur à ce chiffre, et l'Etat peut être cotisé pour un montant qui suffira à parfaire la différence de 35 p. 100, laquelle sera de 25 p. 100 ou plus. Dans l'Etat de New-York les compagnies sont tenues de payer 50 p. 100, l'Etat ne peut être cotisé pour plus de 35 p. 100, et la municipalité ne peut l'être pour plus de 25 p. 100. Dans l'état de l'Ohio il est clairement prévu que le chemin de fer sera cotisé pour 65 p. 100. Dans le Connecticut la compagnie doit être cotisée pour 75 p. 100, et l'Etat, pour 35 p. 100. Il y a d'autres dispositions importantes. Par exemple, la compagnie de chemin de fer est tenue d'éliminer une traverse à pente tous les ans, par chaque soixante milles de chemin, et cela signifie beaucoup pour la protection des traverses à niveau dans l'Etat. Dans le Maine il y a une disposition établissant que la municipalité ne peut être cotisée pour plus de 10 p. 100. L'état paie 25 p. 100 et la compagnie de chemin de fer 65. Dans le Michigan, que ce soit un nouveau ou un ancien chemin, la commission peut établir les règlements qu'elle voudra, et c'est à la compagnie de chemins de fer de payer les dépenses. On n'a pas assigné de limite à la commission au sujet des dépenses, mais on l'a laissée absolument libre de décider ce qui lui plaira au sujet de la séparation des pentes, de la construction des ponts ou de la protection à accorder en général. Etant donné ces circonstances et celles où se trouvent aujourd'hui le Canada, je soumets au ministre que son bill sera tout à fait sans valeur s'il ne contient une disposition définie éta-

blissant que si une municipalité est tenue de payer, sa contribution sera limitée par l'acte.

Je le répète, quant aux traverses qui restent de niveau dans les municipalités rurales, ces municipalités ne devraient pas être tenues de paver un seul sou. Les compagnies de chemins de fer occupent les grandes routes et elles les occupent en exposant le public à des dangers d'autant plus grands que la vitesse des trains et la quantité du trafic augmentent. Mais quant à la séparation des pentes, il devrait y avoir une limitation distincte. Un ingénieur distingué, M. J. L. Somerville, composait récemment une brochure qui, je crois, fut d'abord publiée dans le "Canadian Engineer". Il était ingénieur consultant au sujet du viaduc de Toronto, et je lirai une couple de lignes de l'écrit publié par lui sur la question des frais. Voici ce qu'il dit:

Il y a fortes raisons en faveur de l'idée de faire payer au public des villes et des villages une partie des frais. Cependant, il y a dans les districts ruraux, plusieurs passages à niveau qui n'offraient pour ainsi dire aucun danger quand les chemins de fer avaient une seule voie et des trains moins nombreux; mais ces passages à niveau sont devenus dangereux par suite de la vitesse des trains, de l'augmentation du trafic et de la multiplication des voies. Sur plusieurs de ces traverses à niveau le trafic passant par les voies publiques est resté presque stationnaire et il a même diminué dans certains cas, par suite de la construction des chemins de fer.

L'augmentation du danger provenant entièrement des chemins de fer dans ces cas, l'auteur est d'opinion qu'il serait injuste de faire payer à ceux qui se servent des voies publiques une partie quelconque du coût de l'augmentation des moyens de protection.

Je comprends qu'il est difficile de fixer une limite, de tenir compte des différentes conditions existant entre les municipalités rurales et les municipalités urbaines. Mais cette difficulté ne me paraît pas avoir été considérée par les états de l'union que j'ai mentionnés, à l'exception de l'état du Massachusetts, et dans cet état il fut passé un acte spécial par rapport à certaines villes. Je puis renseigner le ministre à ce sujet s'il le désire. Je laisserai de côté les chiffres que j'ai cités la dernière fois que j'ai adressé la parole. Mais on dépose des états faisant voir quelles sont les obligations de chacune des parties à l'entreprise, tel somme devant être payée par la municipalité; une somme plus considérable, par les chemins de fer; et une somme de moyenne importance, par l'état. Je ne suis pas prêt à discuter la question du montant à être versé par les municipalités rurales et par les municipalités urbaines. Mais je suis porté à croire, cependant, que ce n'est pas là une difficulté à laquelle il faille que le ministre puisse se soustraire. C'est un de ces détails qu'il peut régler d'une façon satisfaisante, après mûr examen.

Quant à la disposition de l'argent que le pays doit verser pour aider à faire disparaître les passages à niveau, lorsqu'on a discuté cette question, c'est-à-dire lorsque la proposition d'amendement à la loi des chemins de fer fut présentée, j'ai exprimé l'opinion que la contribution du pays devrait se limiter aux cas où il aurait séparation de pentes et ne devrait pas s'appliquer à ceux où il aurait seulement protection de barrières ou autres protections du même genre, et où la traverse est maintenue à niveau. Plus je réfléchis et étudie, plus je suis porté à m'en tenir à cette manière de voir. On a raison de prétendre que si le chemin de fer croit devoir laisser ces traverses de niveau avec les rues ou les routes il n'a pas besoin de ce fonds pour l'aider. Indépendamment de toute autre considération, vous prouverez aux chemins de fer qu'il est désirable de séparer les pentes si vous adoptez une loi établissant qu'il n'y aura pas de contribution au sujet des traverses à niveau. J'ai opéré un calcul pour me rendre compte du résultat de cette méthode, et en me basant sur les chiffres fournis par le ministre au sujet de ce qu'il en coûterait pour ériger et maintenir les barrières et pour employer des gardiens, je trouve, en tenant compte de la contribution du pays pour éliminer les traverses à pente, que la compagnie y gagnerait s'il était dit dans la loi qu'elle n'obtiendrait pas de contribution dans le cas d'une traverse de niveau ou pour l'érection de barrières ou l'installation de cloches, pour séparer les pentes au prix de \$20,000 ou \$25,000 plutôt que pour installer des barrières et avoir des employés pour les garder à l'année. Voilà un point important, et je prie le ministre, que j'ai raison de croire disposé à accepter maintenant cette proposition, de n'obliger le pays à contribuer que dans les cas où il s'agira de séparer le chemin de fer du chemin public.

Il est étonnant de voir, dans beaucoup de circonstances, comme une administration est un peu judicieuse et une dépense raisonnable opéreraient facilement la séparation du chemin public d'avec le chemin de fer. Soit que l'on fit passer le chemin public en-dessus du chemin de fer ou que le chemin de fer fût construit au-dessus, de façon à traverser le chemin public. A ce propos, je parlerai d'une petite brochure publiée par M. Robert Larmour, que le député de Lincoln dit être un employé du Grand-Tronc.

M. LANCASTER: Il l'a été jusqu'à ces derniers temps.

M. LENNOX: En lisant ce document avec attention j'ai vu que l'auteur est au fait des questions de chemin de fer et de ceux du public. C'est ce qui sera admis par quiconque aura lu cette brochure. On dit qu'il y a des lignes terri-

M. H. LENNOX.

bles dans les journaux; mais il y a une peinture terrible sur la première page de ce petit document. Employant le langage de M. Hays l'auteur parle du nombre de traverses à niveau du Grand-Tronc, puis il fait un plaidoyer sympathique en faveur du cultivateur, disant que si l'on construit un pont pardessus le chemin de fer, d'après cette peinture, les cultivateurs ne seront pas capables de mettre le terrain de niveau, et que cela causera beaucoup d'embarras attendu qu'ils ne pourront pas passer avec leurs charges pardessus le remblais.

Je dirai à ce monsieur, et surtout au ministre, que pas un homme de bon sens n'a jamais demandé que l'on fit une séparation dans les districts ruraux ou là où tout est de niveau, où rien ne limite l'horizon, où l'on peut voir les trains s'approcher, et où ceux qui en ont la direction peuvent voir venir les gens de loin sur la route publique. Tout ce que nous voulons faire établir, c'est que partout où il y aura danger, où le chemin de fer se trouvera caché par un remblai ou un édifice, ou autres obstacles, de manière à empêcher ceux qui passent dans les routes publiques d'apercevoir le danger auquel ils sont exposés, on établisse des moyens de protection. Nous ne prétendons pas que les routes publiques passent toujours sur des hauteurs là où le terrain est généralement de niveau, et où la vue n'est pas obstruée, mais la topographie du pays se prêtant à ce que le chemin de fer passe au-dessus de la route publique ou au-dessous, il faudrait en profiter, et dans les autres cas de danger, ériger des barrières et prendre des moyens raisonnables de protection qui empêcheront qu'il se produisent aussi souvent des désastres comme ceux dont nous avons été témoins depuis quelques années. A cette époque avancée de la session je ne retiendrai pas le comité davantage, mais je désire citer encore l'extrait suivant de la brochure de M. Somerville:

D'autres Etats ont suivi l'exemple du Massachusetts en faisant payer au public une partie des frais de l'élimination des traverses à pente, mais quelques-uns ont obligé les chemins de fer à payer tous les frais, sans autre contribution publique quelconque.

La compagnie du chemin de fer de Pensylvanie s'est occupée depuis six ans de faire disparaître beaucoup de vieilles traverses à pente et s'est abstenue d'en créer sur ses nouvelles lignes. Le 1er janvier 1902, sur les lignes où il passe beaucoup de trafic, entre New-York et Washington, Philadelphie et Pittsburg, il y avait 994 traverses à pente, tandis que jusqu'au 1er janvier 1908 il y en avait 568 ou plus de 50 p. 100 d'abolies.

Le parachèvement des lignes terminales de Washington signifie la réalisation finale des plans de l'ex-président Cossatt, c'est-à-dire l'élimination des traverses à pente dans les

villes importantes entre New-York et Washington. Cela a exigé l'élévation ou l'abaissement des lignes à Jersey City, Newark, Elizabeth, Neu-Brunswick, Rrenton, Philadelphie, Chester, Wilmington, Baltimore et Washington.

Des 101 traverses à pente entre Altoona et Harrisburg existant au 1er janvier 1902, il n'en restait plus que 51 au 1er janvier 1908, soit une réduction de 50 p. 100.

Il est de notre intérêt de nous mettre sérieusement à l'œuvre pour faire ce que les Etats-Unis jugent nécessaire, et je suis bien aise que le ministre des Chemins de fer comprenne qu'il faut nécessairement agir. Je voudrais qu'on fasse subir certaines retouches au projet de loi; l'une d'elles que j'ai indiquée avant le dépôt du bill par le ministre consisterait à imposer à un représentant du Gouvernement l'obligation d'intervenir en ces matières. L'amendement dont le ministre a donné avis ce matin décreta que la commission des chemins de fer se procurera certains renseignements d'année en année. On devrait obliger les compagnies à soumettre à la commission une déclaration constatant la nécessité ou l'inutilité de protéger les croisements dans chaque cas. Il ne faut pas attendre que les municipalités ou les individus prennent des mesures; l'Etat doit entreprendre de découvrir quels sont les dangers qu'il faut faire disparaître et, en recevant un rapport de son inspecteur, la commission doit commencer des procédures. Si vous vous en rapportez, comme dans le présent bill, à l'initiative des municipalités paralysées par la crainte d'être obligées à contribuer une somme illimitée, les représentants municipaux n'oseront agir de crainte qu'au jour de l'élection on ne leur reproche d'avoir augmenté les taxes. Ceci est une question d'importance nationale, et le Gouvernement est tenu de s'assurer que, dans tous les cas, l'Etat prendra l'initiative. Non pas que je tiens mordicus à la formule du projet de résolution que j'ai proposé le 17 février. Non pas que je refuse d'admettre que ce projet peut être amélioré sous plusieurs rapports. Cependant, vu qu'il exprime en un langage concis plusieurs de mes opinions, je me permettrai de lire ce projet de résolution et je prierai le Gouvernement de se demander sérieusement s'il n'y a pas lieu d'incorporer dans le projet de loi des conclusions outre celles déjà adoptées. En voici le texte:

1. La Chambre est d'avis que le nombre effrayant des accidents qui se produisent aux passages à niveau impose aux représentants du peuple, municipaux et parlementaires, le devoir de porter leur attention sur la question des croisements de chemins de fer avec la voie publique dans tout le Canada;

2. Que ce péril imminent et qui augmente tous les jours, dû au mode actuel de construction et d'exploitation des voies ferrées, peut graduellement, et dans des cas isolés, être amoindri grâce à l'exercice des pouvoirs

dont sont revêtus les commissaires des chemins de fer, mais que cette autorité ne pourra jamais atteindre les milliers et milliers de cas qui demandent protection, et ne peut remédier dans un laps de temps raisonnable à la dixième partie de ces cas;

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'est-ce que cela signifie? Vous dites que le péril ne peut pas atteindre les milliers de cas.

M. LENNOX: Je ne crois pas dire cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous le dites; analysez la phrase.

M. LENNOX: Je ne l'interprète pas à la manière du ministre. Je déclare que le péril peut être amoindri grâce à l'exercice des pouvoirs dont la commission des chemins de fer est revêtue. Je n'entreprendrai pas d'ergoter avec le ministre, car il est plus retors que moi. Tous les membres de la Chambre peuvent juger de ce que j'ai voulu dire et, ce qui est plus important, ma pensée sera comprise par la population canadienne qui se rend compte qu'un devoir incombe au ministère, et qu'il ne s'agit pas de fendre un cheveu en quatre lorsqu'on déploie des efforts pour éloigner de graves dangers qui menacent le public.

J'exprime le désir que le Gouvernement s'assurera de la position réelle des croisements de chemins de fer en faisant faire des rapports à la commission par des inspecteurs et en laissant la commission agir de sa propre initiative.

3. Que la question des passages à niveau; d'un océan à l'autre, est d'une suprême importance et de la plus haute urgence, que le nombre des accidents d'une nature fatale augmente avec la multiplication des lignes, l'augmentation de vitesse et l'accroissement du trafic, et que l'on ne peut espérer d'amélioration sensible tant que les moyens à prendre, en vue de remédier à cet état de chose, sont laissés à l'initiative privée;

4. Que le remède, que devrait comporter l'acceptation d'une charte, devrait consister en des croisements séparés ou protégés sur tous les points; et que la compagnie devrait être obligée de fournir des raisons plausibles pour se justifier d'agir d'une manière exceptionnelle dans des cas exceptionnels;

5. Qu'au Gouvernement incombe le devoir, dès le commencement de cette session, de s'occuper dans son ensemble de la question des passages à niveau des chemins de fer d'une manière sérieuse et complète en vue d'éliminer, autant que la chose peut raisonnablement se faire, de nos réseaux de voies ferrées, le croisement à niveau, et là où la chose ne peut être évitée, d'adopter tels autres modes ou moyens propres à pourvoir, autant que possible, à la sûreté des personnes qui se servent des grandes routes.

J'ai soumis ce projet de résolution sans tenir compte d'aucune considération politique. Plus tard, lorsque le ministre déposa son projet de loi, je l'ai franchement appuyé. Je le favoriserai de mon mieux,

persuadé que c'est dans la voie où nous voulons nous engager. Je prie le ministre d'étudier sérieusement les autres moyens de protection que des députés suggéreront, et je veux croire qu'il désire trouver un remède aussi prompt et aussi efficace que possible.

L'hon. M. FOSTER: Une partie de ce million de dollars est-elle applicable à d'autres fins qu'à la suppression radicale du danger? Est-il décrété que les fonds pourront servir à payer des gadiens, à construire des barrières ou à d'autres choses du même genre?

L'hon. M. GRAHAM: Je me propose d'ajouter à l'article 3 un paragraphe qui exprimera clairement qu'aucune partie de ces fonds ne servira à l'exploitation du chemin de fer ni à rien de semblable.

M. LANCASTER: Vu qu'en ce qui concerne les grandes lignes du projet de loi, j'ai depuis six ans prié le Parlement de protéger le public, quelques mots de moi seront peut-être bien accueillis. Je dois dire qu'à mon avis, le bill déposé par le ministre est une mesure rétrograde au point de vue des intérêts de la population. Il aura pour résultat dans une certaine mesure de la mettre plus ou moins à l'abri du danger, mais plutôt à ses dépens qu'aux dépens des chemins de fer, ce qui me semble injuste.

Il y a six ans, j'ai entrepris de remédier à cet inconvénient et, après trois années de discussion en cette enceinte et dans les comités, nous avons adopté un projet de loi que nous avons adopté, chaque année depuis, d'une commune voix. Il décrétait que dans les cités, les villes et les villages où le chemin de fer passe au niveau de la voie publique, là où le danger est le plus grand, il serait admis que les moyens de protection nécessaires seraient fournis aux frais de la compagnie. A quatre reprises, nous avons envoyé ce projet de loi au Sénat qui l'a repoussé trois fois et qui, à cette session, nous l'a renvoyé avec un amendement qui ne répond aucunement aux besoins du pays et qui—je le déclare sans vouloir manquer de courtoisie—n'a pas le sens commun.

Le ministre m'a transmis une copie de l'amendement qu'il se propose de substituer au bill que nous avons envoyé au Sénat dans ces quatre circonstances-là. Je ne m'oppose pas à ce que la question soit réglée de cette manière; peu m'importe comment elle sera réglée pourvu que les résultats soient bons; bien que je sois d'avis que la meilleure manière aurait été d'accepter ou de rejeter l'amendement du Sénat, au gré de la Chambre. Selon moi, le projet de loi qui décrétait que les chemins de fer devaient protéger à leurs propres frais, de la manière indiquée par la commission dans chaque cas, les croisements à

M. E. A. LANCASTER

niveau dans les centres peuplés qu'ils traversent était un projet de loi juste. Je ne conçois pas que les chemins de fer puissent refuser de protéger la voie publique dont ils se servent gratuitement et dont ils augmentent le danger chaque jour en augmentant le nombre et la vitesse de leurs trains. Je ferai observer à la Chambre que les parties du pays où la population est dense, où les bâtiments obstruent la vue et où le bruit est assourdissant sont celles où le danger est plus grand et où les accidents ont lieu neuf fois sur dix, comme la statistique le prouve.

Depuis quatre ans, je le répète, la Chambre s'est unanimement prononcée en faveur du principe que la commission des chemins de fer doit décider quels sont les endroits qu'il est nécessaire de protéger aux frais des compagnies de chemins de fer. L'amendement que propose le ministre des Chemins de fer élimine ce principe et exige qu'une ordonnance spéciale soit rendue dans chacun de ces cas-là. Eh bien, c'est ce que dit la loi actuelle et c'est pour cela que nous l'avons modifiée il y a quatre ans. Sans cet article, on pourrait obtenir la même protection grâce aux pouvoirs généraux conférés à la commission.

Une ordonnance spéciale est rendue lorsqu'il existe un danger particulier et lorsque des moyens de protection sont établis, les municipalités doivent payer une partie des dépenses; sans cela, elles en seraient privées. Le paragraphe 3 qu'on se propose d'ajouter à l'article 275 ne change rien à la loi actuelle. Il décrète simplement que les chemins de fer doivent protéger les parties des croisements qui, dans les cités, villes et villages, sont au niveau des rails, conformément à l'ordonnance spéciale de la commission. C'est la loi actuelle et ça constamment été la loi depuis l'adoption, en 1903, de la loi des chemins de fer et longtemps avant. Nous déclarons, avec sagesse en apparence mais très négligemment, à mon avis, que, si la commission rend une ordonnance spéciale, la compagnie de chemin de fer devra faire ce que la commission lui ordonnera; mais nous faisons pis encore; nous déclarons que, si elle ne le fait pas, elle pourra continuer à faire circuler ses trains pourvu qu'elle en diminue la vitesse à dix milles à l'heure. C'est ce que j'appelle une loi rétrograde. Nous ratifions la loi actuelle qui n'est pas suffisante, au dire de tout le pays. Nous déclarons que la loi actuelle est assez bonne pour le public, mais nous permettons au public d'en éluder les dispositions.

Puis, ce matin, le ministre se propose d'ajouter une condition nouvelle et de décréter que la commission ordonnera de protéger un croisement lorsque quelqu'un y aura été tué ou blessé. Je soumets humblement que c'est poser un mauvais principe. Le public peut

se servir d'un croisement à niveau sans qu'un accident ait lieu, s'il fait preuve d'une extrême vigilance; mais sera-t-il constamment sur le qui-vive et ne lui accordera-t-on pas de protection tant qu'un accident ne se sera pas produit ou que quelqu'un n'aura pas perdu la vie?

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas là le sens du projet de loi.

M. LANCASTER: Tel que le bill est rédigé, la commission ne prendra pas de mesure avant qu'un accident arrive ou que quelqu'un soit tué.

L'hon. M. GRAHAM: L'intention du bill est qu'on considère un accident arrivé autrefois à ce croisement, et non un accident qui se produira plus tard, comme une présomption que ce croisement est dangereux.

M. LANCASTER: Si c'est là l'intention du ministre, il devra modifier l'article projeté en ajoutant les mots "jusqu'à présent", car l'article, tel qu'il se lit, comporte certainement le sens que je lui donne.

Cela veut dire que, s'il n'arrive pas d'accident, la loi ne trouve pas à s'appliquer. Quel est l'effet de cette disposition?

L'hon. M. GRAHAM: Voici: cette disposition n'empêchera pas la commission d'agir dans le cas d'un passage dangereux; seulement, tel passage où il se sera produit un accident sera tenu pour dangereux. Il ne manque pas aujourd'hui de ces passages qui demandent à être immédiatement protégés. Pour ce qui est des autres passages qui pourraient présenter du danger, la disposition n'empêche nullement que la loi ne s'y applique.

M. LANCASTER: Je dirai en quoi les administrateurs de la présente loi vont être empêchés d'agir: c'est que l'on pourra toujours alléguer que nul accident mortel ou autre ne s'étant produit à tel passage, la commission n'a pas à presser les compagnies de chemins de fer en pareils cas.

L'hon. M. GRAHAM: Pas du tout.

M. LANCASTER: Ce sera l'effet de cette disposition. Quand on demandera à la commission de prescrire les mesures propres à protéger un passage, elle commencera par demander si jamais il s'y est produit quelques accidents ayant ou non causé la mort de quelqu'un.

L'hon. M. GRAHAM: Si la loi n'avait que cet article, mon honorable ami pourrait avoir raison; mais d'autres articles ont prévu ce qui devait être fait à l'égard des passages en général.

M. LANCASTER: C'est vrai; mais nous insérons ici un paragraphe dont l'objet spécial est de protéger les passages dan-

gereux dans les parties populeuses des villes et des villages.

L'hon. M. GRAHAM: Mais non, ce paragraphe ne s'applique pas aux villes et aux villages. Un des objets de la disposition est de rappeler qu'il existe partout le pays des passages dangereux où déjà des accidents se sont produits. Cet article a une portée beaucoup plus large que les dispositions relatives aux villes et aux villages, puisqu'il s'applique indistinctement à tous les passages où il est survenu des accidents.

M. LANCASTER: Supposons pour un moment qu'il en est comme dit le ministre, que vont faire les administrateurs?

Pendant que nous y sommes, nous ferions aussi bien de préciser davantage les règles que nous leurs posons. Il arrive trop souvent que nous donnons à la commission la faculté non seulement d'administrer telle ou telle loi, mais encore d'y suppléer. Ce qu'il faudrait faire, ce serait de lui donner seulement le pouvoir d'administrer et poser nous-mêmes les principes qui devront la diriger. C'est à quoi jusqu'à présent nous avons eu le besoin de pourvoir. Aujourd'hui ce n'est plus cela, et, à moins d'accidents graves survenus à tel passage, la commission n'a rien à prescrire.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que veut dire l'article.

M. LANCASTER: Il n'est pas bon d'employer dans une loi des mots qui ne veulent rien dire. Si le bill signifie quelque chose, il signifie ce que je dis. Cette disposition est mise là pour faire croire aux gens que l'on fait quelque chose dans leur intérêt, lorsque, dans le fait, il n'en est rien. Si le ministre entend que la commission prescrive, comme auparavant, les mesures que lui suggère la preuve faite devant elle, cet article n'a pas sa raison d'être.

Je ne voudrais pas retarder les travaux de la Chambre, mais je tiens à résumer ici ce que j'ai dit au début de la session sur la question de savoir si les municipalités et les provinces ne devraient pas contribuer aux dépenses faites par l'administration fédérale pour faire disparaître les passages à niveau. Pour moi, cela regarde exclusivement l'administration centrale, et c'est à elle d'empêcher que les gens ne soient tués ou blessés par les trains qui franchissent la voie publique. Je suis sans doute d'avis que les compagnies de chemin de fer doivent contribuer pour une part, mais non faire le tout. Après avoir donné à ces compagnies le droit de passage, ce serait leur faire payer ce droit un peu cher que de les obliger à faire tous les frais des mesures à prendre pour protéger les passants. Il va donc de soi que le public doit y contribuer, et c'est à l'administration fédérale qu'il incombe d'y voir. Les chemins de

fer relèvent du gouvernement central et celui-ci n'a rien à demander ni aux villes ni aux provinces quand il s'agit de choses que la commission des chemins de fer est chargée de régler.

Pour les fins de mon argumentation, je vais supposer le cas où cette commission aurait décidé qu'il faut \$30,000 pour garantir un certain passage; que la province devra y contribuer pour \$5,000 et la municipalité pour autant, la compagnie de chemin de fer devant faire le reste. Je dis que c'est au gouvernement fédéral à se charger de cette dépense de \$10,000. La raison en est évidente, puisque, autrement, vous taxez cette ville et cette province pour une chose sur laquelle elles n'ont aucun contrôle. Après y avoir quelque peu réfléchi, on accordera, je crois, que c'est là la règle à suivre. C'est le gouvernement central qui fait la loi, et c'est à lui à la faire observer à ses propres frais. Tout autre mode d'action pouvait avoir pour effet une triple imposition pour une seule et même chose. S'agissait-il, par exemple, d'un contribuable de la ville de Sainte-Catherine, où l'on aurait ordonné pareille mesure. Ce contribuable paiera d'abord sa taxe au gouvernement central, puis à sa province, puis, en troisième lieu, à la municipalité. Ces mesures étant prises pour le bien général du pays, il est clair qu'on ne devrait pas autoriser la commission des chemins de fer à taxer la même personne trois fois pour un ouvrage sur lequel, en tant que la municipalité est concernée, elle n'a aucun contrôle.

J'arrive maintenant à la question des passages qu'il s'agit non pas de faire disparaître, mais de protéger seulement. En pareil cas, quelque mesure de protection que l'on ordonne, ce devrait être à la compagnie du chemin de fer à se charger de la dépense; ni le gouvernement central ni la province ni la municipalité ne devraient payer un sou. Nous avons une commission de chemin de fer, composée d'hommes d'affaires qui décident quel moyen de protection il faut—sonneries électriques dans certains cas, gardiens de nuit à certains endroits, gardiens de nuit et barrières ailleurs. Mais il y a d'autres moyens, d'autres dispositions à prendre pour la protection du public à ces passages. Je connais telle invention qui ne coûterait pas le tiers de ce que coûte une barrière, et qui cependant aurait pu épargner neuf vies sur dix dans ces pénibles accidents de passages à niveau. Les chemins de fer ne se mettent pas en peine de chercher les moyens les moins coûteux, et ils ne le feront que si la loi leur en fait porter les frais. J'ai vu nombre d'inventions de cette sorte.

Vous pouvez en voir une à l'heure qu'il est sur la rue Bank, dans les magasins de la "Ottawa Supply Co." Je ne sais pas quels en sont les propriétaires, mais j'ai pris la peine de me rendre là pour la voir. A mon

M. E. A. LANCASTER.

humble avis, un appareil comme celui-là eût évité la mort à neuf personnes sur dix. La chose fonctionne à peu près comme les sonneries qui sont déjà en usage. Lorsque la locomotive approche d'un passage, la communication électrique s'établit, une lampe s'allume si c'est la nuit, un pavillon se déploie si c'est le jour, une cloche se met en branle, non pas le tintement d'une clochette de voiture, mais comme d'une cloche d'école, ou la cloche qu'il y a sur les locomotives; en sorte qu'il faut être aveugle et sourd pour ne pas entendre ou apercevoir de tels signaux. Je ne dis pas qu'il faille adopter cet appareil; je dis seulement que c'est là un moyen à notre disposition, et il coûte environ un tiers de ce que coûte l'installation de barrières; le passant se trouve suffisamment protégé.

Je pense que le public ne refusera pas son appui au ministre s'il décide de faire contribuer dans une certaine mesure l'administration centrale à l'élimination des passages à niveau. Car, comme je l'ai dit, il ne serait pas juste de diminuer le privilège que nous accordons aux chemins de fer, si, en même temps, nous ne les aidons à créer l'ordre de choses que nous désirons voir établir. D'autre part, la compagnie de chemin de fer ne saurait se refuser à prendre à sa charge une partie de ces frais. Pour ce qui est des ordres que donne la commission des chemins de fer en vue d'assurer aux passants la protection voulue, je dis que le public ne devrait pas être à la merci de l'opinion d'un juge; c'est à nous de décider de la suffisance des mesures à prendre. C'est ce que prescrivait le bill avant d'être envoyé au Sénat, et le Sénat aurait dû l'adopter. Quant aux passages à niveau, s'il est ordonné quelque chose par la commission, cet ordre devrait s'exécuter aux frais de la compagnie qui utilise ces passages. Cela n'est que juste et la Chambre devrait accepter ma proposition à cet égard.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.)

Sur l'article 1er.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a ici rien de changé, sauf la rédaction. Le ministre a pensé qu'il valait mieux remanier cet article, et c'est ce qui a été fait. C'est l'ancien article sous une nouvelle forme.

M. LENNOX: L'honorable député d' Hastings-est (M. Northrup) a dit que les pouvoirs conférés ici à la commission n'allaient pas assez loin. Est-ce que l'honorable ministre a songé à la chose? Pourquoi l'article a-t-il été remanié?

L'hon. M. GRAHAM: Ce remaniement des termes de l'article vient de ce que le ministère de la Justice a pensé qu'il se

lirait mieux comme cela. L'article ne dit absolument rien de nouveau.

M. J. D. REID: Est-ce que cet article obligerait une compagnie de chemin de fer à exploiter la partie de son chemin pour laquelle elle aurait reçu des subsides du Gouvernement, ou, autrement, à rembourser l'argent?

Prenez le cas mentionné par l'honorable député d'Hastings-est, où un chemin de fer ayant reçu une subvention de l'Etat et de la municipalité, a cessé son exploitation, et la population n'a plus aucun service à cet endroit particulier. Voici une occasion de forcer le chemin de fer soit à exploiter cette ligne ou à restituer l'argent.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre à discuter une question que l'honorable député d'Hastings-est a agité depuis deux ou trois ans en cette assemblée. C'est une vieille affaire où il s'agit d'un chemin de fer qui reçut une subvention et qui vendit ensuite sa ligne à une autre compagnie. Après une discussion complète du sujet, l'année dernière, la Chambre a refusé de s'occuper de cette affaire. L'article en discussion n'est pas destiné à remédier à des cas de ce genre.

M. J. D. REID: Alors le Gouvernement n'entend rien faire pour forcer le Grand-Tronc à exploiter cette partie de sa ligne dans le comté d'Hastings?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. LENNOX: Si nous adoptons cet article, je crois que le ministre devra en réserver la discussion jusqu'à ce que l'honorable député d'Hastings-est revienne à son siège.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. R. L. BORDEN: Si ce principe doit passer dans nos lois, je demande au ministre pourquoi, quand une partie d'une ligne de chemin de fer est transférée par une compagnie à une autre, les engagements et responsabilités contractés en premier lieu aux termes de la convention, doivent simplement s'évaporer dans l'air, ne doivent être respectés.

L'hon. M. GRAHAM: Tout ce qui s'est passé a été fait selon la loi qui a existé pendant longtemps. On nous demande simplement de modifier une partie d'une loi générale pour l'appliquer à un cas particulier; on nous demande de statuer pour couvrir un cas qui date de plusieurs années passées. Ce n'est pas encore là où porte surtout mon objection, mais c'est que le ministre de la Justice et l'honorable député d'Hastings ont discuté toute la question à la session de l'année dernière, et que la raison a été établie fortement qu'il ne fallait pas faire de loi spéciale pour ce cas particulier.

M. R. L. BORDEN: Ce que j'ai à dire ne se rapporte nullement à la question sou-

levée au comité par l'honorable député d'Hastings-est. Je ne discute pas l'opportunité ou l'inopportunité de faire des lois dont l'effet est rétroactif. Il peut y avoir de bonnes raisons pour et contre cette question. Je discute en ce moment la modification de la loi, pour prévenir la répétition de cas analogues à l'avenir, et je ne vois pas de raison pour ne pas agir dans ce sens.

M. J. D. REID: Nous nous trouvons dans la même situation. Nous n'avons aucun moyen de forcer une compagnie à exploiter sa ligne dans le cas où, ayant reçu des subventions du Parlement, ou de la législature, ou de plusieurs municipalités qu'elle dessert, ou, s'étant fusionnée avec une autre compagnie exploitant une autre ligne à quelques milles de distance, elle cesse d'exploiter cette partie de sa ligne. Elle enlève simplement les rails et discontinue le service. D'après la discussion de l'année dernière, il n'y aurait aucune possibilité de forcer la compagnie à exploiter sa ligne, et si nous ne pouvons la forcer à exploiter sa ligne, nous ne pouvons la forcer à restituer la subvention. J'aurais cru que le ministre aurait prévu ces cas pour l'avenir au moins, s'il ne voulait pas, avec son nou-

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que l'honorable député trouvera que cet article s'applique au cas dont il fait mention:

Quand il y a plainte de la part de la couronne ou d'une corporation municipale ou autre ou d'une personne lésée de ce que la compagnie a violé un contrat passé entre la plaignante et la compagnie—ou, de la part de la compagnie, de ce que la corporation ou personne a violé un contrat passé entre la compagnie et la corporation ou personne—pour l'établissement, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation, le service, l'usage ou l'entretien, par la compagnie, ou par la corporation ou personne, du chemin de fer, ou d'une ligne de chemin de fer qu'il est question de tenir en service avec le chemin de fer ou comme partie du chemin de fer, ou de quelque équipement, réfection ou réparation du chemin de fer, ou de quelque structure, dispositif ou ouvrage s'y rattachant.

Le seul point en discussion est de savoir, comme le demande le chef de l'opposition, si le fait de vendre la ligne à une autre compagnie, dispense des premiers engagements. Je ne le pense pas, d'après les termes de cet article. Si j'ai bien compris, l'honorable député d'Hastings-est voulait nous faire insérer dans la loi un article qui, par son effet rétroactif, se serait appliqué au cas qu'il nous a mentionné, quitte à la commission des chemins de fer de sévir ensuite. Je crois que cet article obvierra à l'avenir à toutes telles possibilités.

M. NORTHRUP: Le nouveau texte de cet article se rapproche passablement de l'amendement que j'ai réclamé l'année der-

nière, avec cette différence que celui-ci est inapplicable et le mien aurait forcé la compagnie à agir.

L'hon. M. GRAHAM: C'est matière d'opinion.

M. NORTHRUP: Le ministre a dit il y a un instant qu'il croyait que cet article pourrait s'appliquer à une convention conclue entre un chemin de fer et une municipalité. Je demanderai au ministre de réfléchir sur l'état de choses existant dans la province d'Ontario. Une ou deux grandes corporations ont acheté les petites lignes, et le cas dont je vais parler ne concerne pas le comté d'Hastings seulement. Quand j'eus exposé cette question, l'année dernière, plusieurs honorables députés vinrent me voir pour m'entretenir de griefs analogues dans leurs comtés respectifs. Il s'agissait de petits chemins de fer que les municipalités avaient aidés, pour lesquels elles avaient donné leur argent, à la condition expresse d'obtenir un service en retour. Subséquemment, ces petites lignes furent englobées par les grandes, et le seul recours des intéressés était d'attaquer une compagnie qui avait cessé d'exister. Or, d'après mon interprétation, cet article ne s'appliquera pas dans Ontario à aucun cas de ce genre.

Prenons le cas qui se présente dans mon comté, et que le ministre a mentionné, où la couronne et les municipalités ont donné des subventions. Lorsque la couronne avança de l'argent, aux termes d'une loi du Parlement, à la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-nord, celle-ci avait cessé d'exister. Au moment même où cette loi de subvention était adoptée par le Parlement à la demande du chemin de fer du Grand-Tronc, la compagnie en question n'existait plus. Le chèque fut fait à l'ordre de la compagnie du chemin de fer de Belleville et d'Hastings-nord mais aucun chemin de fer de ce nom ne put endosser le chèque. Toutefois, c'est le secrétaire légiste qui l'endossa, au bureau du chemin de fer du Grand-Tronc. Le chèque fut ensuite remis au chemin de fer de Midland et déposé au crédit du chemin de fer du Grand-Tronc. Voilà un de ces exemples d'une grande corporation qui s'adresse au Parlement pour obtenir de l'aide au nom d'un chemin de fer qui n'existait pas, et qui a apposé au revers d'un chèque le nom d'une compagnie qui avait cessé d'exister.

La compagnie avait cessé d'exister plusieurs années auparavant. Les municipalités qui ont donné leur argent de bonne foi ne peuvent obtenir aucun redressement de par la loi actuelle. Il me semble cependant que si le ministre voulait procéder contre le chemin de fer du Grand-Tronc, il réussirait à avoir jugement. Mais il est clair que les commissaires des chemins de fer n'ont aucune autorité quelconque en ce moment contre le chemin de fer

M. W. B. NORTHRUP.

du Grand-Tronc. On dira qu'un amendement pour faire droit au cas actuel aurait un effet rétroactif, mais je ferai observer que la loi elle-même a un effet rétroactif. L'article que nous discutons en ce moment a également un effet rétroactif. Tout ce qui a été fait antérieurement, en violation de cette loi, tombe sous le coup de ses dispositions. Si une partie de la convention conclue entre la compagnie du chemin de fer de Belleville et d'Hastings-nord et le Gouvernement, ou entre cette compagnie et les municipalités, a été appliquée par le chemin de fer du Grand-Tronc contrairement à cet article, cet article s'applique et a, par conséquent, un effet rétroactif. Je demande simplement, par mon amendement, qu'advenant le cas où une convention a été conclue et qu'une des grandes corporations, soit le chemin de fer du Grand-Tronc, soit le chemin de fer canadien du Pacifique, s'empare de la ligne et prive le public ou la couronne des droits qu'ils auraient autrement, cette corporation soit considérée comme ayant reçu elle-même la subvention, et tenue de remplir les engagements contractés.

M. PARDEE: La loi des chemins de fer ne s'applique-t-elle pas déjà à ces cas?

M. NORTHRUP: Non, je ne le crois pas. Il a été convenu ici, à la dernière session, que rien dans la loi ne s'applique à ces cas. Il serait si facile autrement pour les municipalités du comté d'Hastings de s'adresser à la commission des chemins de fer pour obtenir justice contre la compagnie du chemin de fer de Belleville et d'Hastings-nord. Nul doute que la commission pourrait exercer son autorité contre la compagnie du chemin de fer de Belleville et d'Hastings-nord, qui a conclu dans l'origine la convention avec le public, mais qui a cessé d'exister il y a une quinzaine d'années. Elle disparut complètement à cette époque comme corps, et il n'en subsiste absolument aucun vestige aujourd'hui. Les municipalités n'ont que le droit douteux de procéder en justice contre une compagnie qui n'existe plus, tandis que le Grand-Tronc est de fait intervenu, s'est fait payer \$21,000 par le Gouvernement et cessa aussitôt d'exploiter la ligne. Le pays a donnée \$21,000 dont il n'a rien reçu en retour, et je demande maintenant au ministre de modifier sa loi de façon à ce qu'elle s'applique à un cas de ce genre.

J'avais rédigé un amendement, mais cette discussion est arrivée inopinément, et je ne l'ai pas ici, mais je pourrais, cette après-midi, suggérer cinq ou six mots que le ministre pourrait ajouter à cet article, et qui permettraient à la commission des chemins de fer de sévir contre la compagnie qui a obtenu la subvention. Si le

ministre désire combattre cet abus et rendre sa loi réellement effective, il ajoutera quelques mots de façon à pouvoir forcer la compagnie à restituer l'argent ou à remplir les conditions de son contrat, et le public et le Gouvernement ne seront pas laissés sans ressources contre une compagnie qui n'existe pas.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que cet article, ajouté aux articles 362 et 363 de la loi des chemins de fer suffira amplement dans les cas qui pourront se présenter. L'article dont j'ai parlé répondra certainement chaque fois qu'une convention aura été faite entre deux compagnies. Je crois que les articles 362 et 363 pourront s'appliquer dans le cas de deux compagnies qui se fusionnent, parce qu'ils disent que la nouvelle compagnie qui prend possession, portera les obligations de la première compagnie. L'article 362 se lit comme suit:

Quand un traité de fusion devient exécutoire, ainsi que le prescrit l'article qui précède, les compagnies parties à ce traité, sont, sauf les dispositions de la présente loi et de la loi spéciale qui autorisent ce traité, censées être fusionnées et ne former plus qu'une seule compagnie, sous le nom et aux termes et conditions fixées dans le traité; et à la compagnie née de la fusion, sont attribués la propriété de toutes les voies ferrées et entreprises, et tous les autres pouvoirs, droits, privilèges, concessions, biens actifs, effets et biens de nature mobilière, immobilière et mixte, appartenant aux compagnies parties au traité, ou en leur possession ou domaine, ou auxquels ces compagnies ou quelqu'une de ces compagnies peuvent avoir droit actuellement ou ultérieurement; et elle est tenue à toutes les réclamations, dettes, droits, valeurs, causes d'action, plaintes, dettes actives, obligations, entreprises, contrats, traités ou droits, au même degré que ces compagnies l'étaient au moment de l'entrée en vigueur du traité de fusion ou antérieurement à cette époque.

Ceci couvre certainement toutes les responsabilités de la première compagnie, conventions, devoirs, obligations. Cela doit suffire à mon honorable ami. Il a dit à la dernière session que le transfert était frauduleux, et que l'argent de cette compagnie avait été payé aux compagnies que mon honorable ami disait ne pas exister à cette époque. Nous ne devons pas cependant encombrer nos statuts avec des articles applicables à des cas spéciaux, qui peuvent être survenus il y a plusieurs années, et que les personnes intéressées n'ont pas jugé à propos de soumettre aux tribunaux pour réclamer leurs droits, mais qu'ils ont laissé dormir jusqu'à ce jour. Je crois qu'il est clair que la loi des chemins de fer impose aux compagnies qui se fusionnent toutes les obligations de l'une ou de l'autre. Si je prenais le temps de lire l'article 363, la chose apparaîtrait encore plus clairement.

M. NORTHRUP: Il y a une réponse bien simple à ce que vient de dire le ministre.

Mon honorable ami prétendra-t-il que la loi des chemins de fer s'applique à tous les chemins de fer qui tiennent leur charte de la législature d'Ontario, et qui sont fusionnées en vertu des lois de la province d'Ontario? Cette loi fédérale ne s'applique qu'aux chemins de fer sur lesquels le Parlement fédéral a juridiction. Ce cas-ci n'est pas isolé, car il y a une demi-douzaine de chemins de fer qui sont dans la même situation. Je me rappelle que mon honorable ami qui représentait alors Perth (M. McLaren), a appelé mon attention sur un cas de ce genre. Deux ou trois autres députés m'ont aussi cité des cas semblables.

Même si nous admettons que la loi s'applique pas dans ce cas il doit être évident alors que l'article est nécessaire et que nous devrions avoir le remède que le ministre dit que nous avons dans ce cas. Or s'il arrivait que cet article ne s'appliquerait pas matériellement au sujet en question, parce que c'est une matière provenant de juridiction provinciale, ces compagnies ayant été constituées en vertu de chartes provinciales, fusionnées sous l'autorité provinciale, et les chemins subsequmment absorbés par le Grand-Tronc, chemins qui naturellement sont sous la juridiction fédérale, le ministre ne croit-il pas qu'un remède est nécessaire dans ce cas-là? La première fusion s'est faite en vertu de lois provinciales et conséquemment la loi des chemins de fer fédérale ne s'appliquerait pas. Si le ministre admet qu'il y a eu injustice, s'il s'accorde avec moi à ce sujet, et je crois qu'il peut difficilement s'empêcher d'admettre que l'article ne s'applique pas aux chemins de fer provinciaux, et si je lui démontre que tout ce qu'il serait nécessaire de faire pour qu'il s'applique serait d'y ajouter deux ou trois mots, certainement que le ministre ne prétendra plus qu'il n'y a pas besoin de remède. Il suffirait d'ajouter quelques mots dans le sens suivant: si le chemin de fer a été absorbé ou fusionné, ou est passé en la possession d'une autre compagnie, alors la compagnie qui est en possession du dit chemin de fer doit être tenue responsable des obligations de la première compagnie.

Un mot maintenant au sujet de ce que le ministre a dit. Il a parlé de gens dormant sur leurs droits pendant des années. Je voudrais lui demander quelle personne aurait pu poursuivre au nom du comté de Hastings la compagnie du Grand-Tronc, qui avait obtenu les \$21,000, pour obliger la compagnie à faire ce qu'elle avait convenu de faire? Cet argent a été payé par le Gouvernement précédent, qui en le payant a commis une erreur. Je crois que les habitants de ce comté ont plein droit de se plaindre au Gouvernement lorsqu'un tort de ce genre leur est causé. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier)

et le ministre des Chemins de fer savent, et tous deux l'ont admis il y a un an, qu'un tort a été causé et qu'un remède devrait être appliqué. Le ministre des Chemins de fer a dit qu'il cherchait un remède et qu'il espérait pouvoir en trouver un. Le premier ministre et le ministre des Chemins de fer tous deux reconnaissent qu'une injustice a été commise, et qu'il faudrait apporter un remède. Lorsque les deux ministres admettent franchement qu'une injustice a été commise et que le public a été privé injustement d'une somme de \$21,000, il semble extraordinaire que le ministre des Chemins de fer ne veuille pas permettre d'insérer dans ce bill quelques mots qui obligeraient la compagnie de chemin de fer qui a obtenu frauduleusement ces \$21,000 à rembourser l'argent ou à remplir les engagements qu'elle a pris.

Si le ministre prend la peine d'examiner les documents, il verra que la demande a été faite par M. William Wainwright, un des principaux employés de la compagnie du Grand-Tronc; il constatera que la compagnie du Grand-Tronc s'est engagée à fournir le matériel roulant, et il trouvera aussi qu'après que ces conditions eurent été remplies, le chèque a été fait payable à la Belleville North Hastings Railway Company, que le nom de cette compagnie a été illégalement apposé à l'endos, et déposé au crédit de la compagnie du Grand-Tronc. Si le ministre ne peut pas nie le fait que le pays a été frauduleusement privé de \$21,000 il n'est pas nécessaire de discuter longtemps pour voir l'injustice et prendre des mesures qui permettraient au pays d'être remboursé de l'argent qu'il a payé et pour lequel il n'a rien reçu.

L'hon. M. GRAHAM: La loi générale des chemins de fer couvre les cas dont parle l'honorable chef de l'opposition. Toutes mes sympathies sont acquises à l'honorable député d'Hastings qui désire insérer dans cette loi un article qui lui permettrait de réveiller une affaire vieille de plusieurs années, mais je crois que ce serait une erreur de mettre une disposition de ce genre dans l'amendement. Nous avons apporté beaucoup d'attention à rédiger la loi des chemins de fer, et nous avons pris le soin de dire dans cet amendement que la commission des chemins de fer aura le pouvoir de faire exécuter toutes les conventions, et devra veiller à ce que les compagnies fusionnées acceptent les responsabilités que les compagnies qui disparaissent avaient avant leur absorption.

M. BLAIN: Je désire demander au ministre des Chemins de fer si la loi des chemins de fer ou cet amendement qui nous est proposé s'appliquera au cas qui a surgi dans mon comté. Il y a plusieurs années la Credit Valley Co. a obtenu une charte et a construit un chemin dont une partie

M. W. B. NORTHRUP.

traverse le comté de Peel. Subséquemment la compagnie du Pacifique acheta le chemin et l'exploite depuis plusieurs années. L'année dernière elle voulut fermer quelques-unes des stations à certains endroits le long de la ligne. Je veux demander au ministre, si la loi des chemins de fer ou ces amendements qui nous sont présentement soumis, donnent aux municipalités qui ont accordé des subventions à l'ancienne compagnie Credit Valley Railway, le pouvoir de mettre en vigueur l'arrangement préventif contre la compagnie du Pacifique-Canadien qui a acheté et exploité le chemin présentement les sommes qu'elles ont payées.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une question de loi que les tribunaux pourront décider si une poursuite est intentée. S'il est prouvé qu'une station est nécessaire à un endroit quelconque, les commissaires des chemins de fer ont plein pouvoir d'obliger la compagnie à maintenir une station à cet endroit.

M. LANCASTER: J'ai eu occasion récemment de demander une station, et j'ai été surpris d'entendre le président de la commission douter de son pouvoir de donner cet ordre.

L'hon. M. GRAHAM: La commission en a ordonné plusieurs.

M. LANCASTER: Je crois qu'il a dit qu'elle n'en avait qu'ordonné qu'une, et son opinion me paraît être qu'à moins que la compagnie du chemin de fer ne consente à ériger la station, la commission n'a pas le pouvoir d'ordonner la chose, ce qui naturellement est un non-sens parce que si la compagnie du chemin de fer consent, il n'y a pas besoin d'ordre de la commission. Il ne serait pas juste de parler beaucoup de ce cas parce que la commission a réservé son jugement sur la question de juridiction et sur la question de mérite.

L'hon. M. GRAHAM: La commission a ordonné la construction de plusieurs stations. Je crois moi-même qu'elle a juridiction.

M. SPROULE: Cela ne dépendait-il pas entièrement de la nature de la première convention faite entre la compagnie et la municipalité? Plusieurs municipalités ont promis des subventions aux chemins de fer Toronto, Gray and Bruce, si la compagnie voulait construire le chemin et l'exploiter à perpétuité, et maintenir des stations à différents endroits pour l'utilité du public. Je crois que la compagnie du Pacifique a essayé une fois à se soustraire à cette obligation, mais elle a peut-être découvert qu'elle ne pouvait le faire légalement, et elle a décidé de maintenir les stations.

M. DANIEL: L'article concernant les traverses à niveau contenu dans ce bill

s'applique-t-il au réseau des chemins de fer de l'Etat ?

L'hon. M. GRAHAM: Il ne s'appliquera pas au chemin de fer intercolonial. Le président du bureau des administrateurs et moi-même avons discuté ensemble cette question de traverses à niveau sur l'Intercolonial, et dans quelques temps j'aurai un rapport sur les différentes traverses. Je suppose qu'il est naturel que l'on s'occupe en premier lieu des traverses où des accidents ont eu lieu. Nous avons dans le budget principal voté certaines sommes pour l'enlèvement de plusieurs traverses à niveau sur le chemin de fer intercolonial.

M. R. L. BORDEN: Après avoir jeté un coup d'œil sur les articles 361 et 363, je serais porté à douter s'ils comportent bien l'interprétation donnée par le ministre. L'article 361 statue sur des traités de nature différente; un de ces traités se rattachant au transport ou à l'affermage du chemin de fer ou de l'entreprise en totalité ou en partie, l'autre se rattachant au fonctionnement. L'article 362 porte que lorsqu'un traité de fusion devient exécutoire, c'est à la compagnie née de la fusion que sont attribués les pouvoirs, droits et privilèges et elle est tenue à toutes les réclamations, dettes, au même degré que l'auraient ces compagnies. L'article 363, paragraphe 2, semble avoir le même effet, mais lorsqu'il s'agit tout simplement d'un transport ou d'un bail en totalité ou en partie, sans fusion, je ne vois point que pareil résultat en découle.

M. PARDEE: L'article 363 porte:

Nonobstant toute stipulation insérée dans un traité fait ou sanctionné.

Ce texte se rattache-t-il nécessairement au paragraphe 2, de l'article 361 embrasant toute convention quelconque, qu'il s'agisse de bail, de vente, de transport ou de fusion?

M. R. L. BORDEN: Je me rends parfaitement compte de l'objection, mais l'inconvénient c'est que cet article a simplement pour effet d'assujettir à la convention la compagnie dont la propriété est affermée ou vendue, mais cette disposition n'atteint pas tant la compagnie à laquelle le chemin est vendu ou affermé. Voilà l'opinion que je me suis formée, après une lecture rapide du texte. A mon avis, la compagnie faisant l'acquisition du chemin de fer, au moyen de vente ou de bail, ne serait pas tenue à l'exécution de ces conditions, bien que lorsqu'il s'agit de fusion, elle est expressément tenue à leur accomplissement.

Sur le paragraphe 2.

L'hon. M. GRAHAM: Par suite de certaines décisions rendues par les tribunaux, il semble reconnu aujourd'hui qu'on peut

faire de nouveau l'émission de valeurs négociables déposées à titre de garantie collatérale d'une obligation, et cela même après le rachat de ces obligations. Aux yeux du tribunal, ces obligations sont tenues pour avoir été émises, du moment qu'elles sont déposées à la banque à titre de garantie collatérale. Cela met les grandes compagnies en mauvaise posture. Avant de faire l'émission de leurs valeurs négociables et de les placer sur le marché financier, elles les déposent dans une banque et obtiennent des prêts sur ces valeurs, avec l'intention de les racheter plus tard, quand le prix de ces effets est à la hausse et qu'elles peuvent les vendre sur le marché.

Par suite de décisions récemment rendues par les tribunaux anglais, ces obligations sont tenues pour avoir été émises, du moment qu'elles sont déposées dans les banques, à titre de garantie collatérale, et cela a nécessité l'établissement d'une mesure législative dans la mère patrie. On a jugé qu'il serait utile d'édicter une loi, afin d'établir clairement que ces valeurs, dès qu'elles sont déposées dans la banque à titre de garantie collatérale, peuvent être tenues pour n'avoir jamais été émises, du moment qu'elles sont rachetées par la banque.

M. DANIEL: Je ne m'explique pas qu'il soit possible de déclarer ici législativement qu'une valeur négociable n'a jamais été émise, quand en réalité, on en a fait l'émission, et que cela a permis d'obtenir des fonds. Voilà qui n'est guère légitime.

L'hon. M. GRAHAM: Ces valeurs n'ont pas été émises dans le sens qu'on les a vendues au public. C'est comme si l'honorable député déposait à la banque une liasse de billets, à titre de garantie et au moyen desquels il obtiendrait une avance de la banque; puis après avoir effectué le rachat de ces billets, il en toucherait le prix. Ces obligations sont déposées à la banque, simplement à titre de garantie collatérale; elles ne sont ni émises, ni distribuées, ni vendues.

M. DANIEL: Je ne m'explique pas que ces valeurs aient quelque valeur, à titre de garantie collatérale, si on ne les a jamais émises, car c'est l'émission de ces effets qui leur donne tout leur prix.

M. LALOR: Ces valeurs négociables sont émises mais ne sont pas vendues. On peut affirmer que leur émission s'effectue spécialement en vue de la garantie collatérale, mais on ne les a ni vendues ni placées sur le marché financier.

M. R. L. BORDEN: Il est possible qu'il ne résulte pas d'inconvénients de ce projet de loi; mais, à mon avis, c'est une législation de nature insolite. Cette loi influerait certainement sur les litiges pen-

dants devant les tribunaux, si le tribunal prononçait son jugement à cet égard, après le 1er jour de juillet 1909. Je ne m'explique pas pourquoi pareille loi doit influer sur les causes pendantes devant les tribunaux. Je ne sache pas que cela ait jamais eu lieu, sauf dans des circonstances tout à fait insolites.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre de la Justice fait remarquer que si on ne fixait pas de date, les intéressés pourraient faire traîner la décision du tribunal pendant des mois et des années et ils ne passeraient jamais sous le régime du projet de loi à l'étude.

M. R. L. BORDEN: La réponse à cette objection c'est que ce sont les tribunaux et non pas les parties litigantes qui déterminent la date à laquelle doit être rendu un jugement. Mais mon argument va encore plus loin. C'est que pareille législation ayant un effet rétroactif, ne saurait s'appliquer aux litiges pendants devant les tribunaux. Disons qu'une cause soit instruite demain même, avant que cette loi soit édictée; à mon avis, il ne convient pas d'édicter une loi qui influencerait sur cette cause.

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

1re reprise de la séance.

Sur l'article 2.

L'hon. M. GRAHAM: Afin de répondre à l'objection formulée par le chef de l'opposition, objection qui me semble bien fondée dans les circonstances, je propose l'amendement que voici:

Que la clause "A" du paragraphe 2 soit amendée par la radiation des mots "avant le 1er jour de juillet 1909" dans la deuxième et la troisième lignes respectivement, et le remplacement de ces mots par ceux qui suivent: "Dans toute affaire actuellement pendante devant les tribunaux".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 3.

L'hon. M. GRAHAM: C'est l'article mentionné, l'autre jour, par le député du Cap-Breton. Jusqu'ici il a été reconnu que lorsqu'une compagnie de chemin de fer dépose ses plans pour la construction d'une ligne de chemin de fer, elle peut, pour ainsi dire, retenir pendant un nombre d'années quelconque les terrains figurant dans les plans qu'elle a déposés au ministère. Ainsi, voici une compagnie de chemin de fer qui dépose ses plans pour la construction d'un chemin de fer d'Ottawa à Brockville, et qui fait renouveler sa charte de temps à autre; or, dans dix ans d'ici, si elle désire construire une ligne de chemin de fer, la valeur actuelle des terres serait celle qui

M. R. L. BORDEN.

serait alors admise, de sorte que la compagnie n'aurait pas à payer l'augmentation de prix provoquée par la construction du chemin de fer.

Mais dans l'Ouest surtout, là où les villes s'élèvent comme par enchantement, il a surgi des conditions qui rendent l'interprétation de cette loi fort injuste, et l'amendement proposé se résume pour ainsi dire à décréter qu'une compagnie de chemin de fer, dans l'espace de deux ans, doit prendre possession ou faire l'acquisition du titre du terrain pour lequel elle a déposé ses plans ou bien elle est tenue de tout recommencer. Ainsi, c'est le propriétaire du terrain et non pas la compagnie de chemin de fer qui bénéficiera de l'augmentation de prix.

M. MACDONELL: Cela s'applique-t-il à une transaction incomplète, à une cause pendante, en ce moment? S'il s'agit d'un arbitrage relatif à l'emplacement d'une gare de chemin de fer, qu'arriverait-il?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai fait dresser un amendement à la clause précédente, se rattachant à l'objection soulevée par le chef de l'opposition et cet amendement-ci est de nature similaire: il décrète que cette disposition législative n'influera nullement sur les litiges pendants devant les tribunaux.

M. MACDONELL: Voici quel serait l'effet de cette disposition: si une compagnie a donné avis de son intention d'exproprier le terrain et qu'elle ait déposé des plans, sans rien faire davantage pendant peut-être dix ans, cela serait considéré en un certain sens comme un litige pendant devant les tribunaux. Cette mesure législative qui me semble fort utile et fort convenable doit s'appliquer à une situation de ce genre.

L'hon. M. GRAHAM: Voici le texte de l'amendement:

Néanmoins, la clause conditionnelle précédente ne doit nullement porter préjudice à l'effet des sentences arbitrales ou des jugements rendus jusqu'ici par tout tribunal de juridiction compétente, ou actuellement pendants entre les parties litigantes et tout appel interjeté de telle sentence arbitrale, ordonnance ou jugement sera décidé comme si la clause conditionnelle précédente n'eût pas été édictée.

A mon avis, il est clairement établi ici que cette disposition législative n'influera nullement sur une sentence arbitrale ou sur un arbitrage qui se fait actuellement qui est pendante. Je le déclare franchement, je n'entends nullement que cette disposition influe sur un arbitrage ou sur une sentence arbitrale en cours.

M. LANCASTER: Si le texte portait "sentence arbitrale ou procédure se rattachant à l'arbitrage" ce serait préférable, à mon avis. On peut bien dire qu'une affaire, un procès est pendante, mais non pas une sentence arbitrale.

M. McKENZIE: Si c'est un amendement de l'article, on pourrait considérer qu'il a été adopté en même temps que l'article lui-même et en pareille circonstance, il prendrait effet, à dater de l'établissement de la loi. Si on considère cette disposition comme nouvelle, elle n'aura pas d'effet rétroactif, à moins que le texte ne le porte expressément. Si elle n'a pas d'effet rétroactif, alors je me range à l'avis exprimé par le député de Toronto-sud (M. Macdonell) quand il affirme que pour les plans actuellement déposés, l'affaire serait censée encore pendante, et on n'atteindrait pas l'objectif visé.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député est-il d'avis qu'il faille revenir sur le passé et rouvrir une décision du tribunal rendue sous le régime de l'ancienne loi, il y a quelques années? Il faut se rappeler que si les intéressés ne se mettent pas à l'œuvre, ils tombent sous le régime de la loi en discussion et de ses restrictions; dorénavant, si les intéressés ne poussent pas les travaux de construction dans le délai stipulé par l'article à l'étude, alors ils tomberaient sous le régime de cette loi.

M. MACDONELL: Voici le point que je désire élucider. Est-ce que cette disposition législative ne s'appliquerait pas à toute procédure pendante aux termes de la loi? Il existe sans doute aujourd'hui devant les tribunaux nombre d'affaires pour lesquelles les compagnies de chemins de fer ont notifié aux intéressés l'avis de rigueur relativement à l'intention qu'elles ont de faire l'expropriation; elles ont déposé les plans, etc. Cela peut remonter à trois ans, à cinq et même à dix ans. Seulement la compagnie n'a pas commencé les travaux, elle s'est contentée de l'avis de notification. Si cette loi est établie, sans qu'il soit fait mention de tous les arbitrages ainsi commencés, les compagnies de chemins de fer s'empresseront de terminer les arbitrages ainsi commencés et de faire fixer la valeur des terres d'après la valeur constatée il y a deux, cinq ou dix ans et ce serait là une grave injustice. A mon avis, cette mesure législative ne devrait pas influencer sur les arbitrages non encore terminés et pour lesquels on a commencé la procédure. Quand une compagnie de chemin de fer a donné l'avis de rigueur et qu'elle a pour ainsi dire notifié de nouveau l'avis donné il y a un certain nombre d'années, l'article en discussion devrait s'appliquer ici, de façon à empêcher les compagnies de chemins de fer d'exploiter cette nouvelle loi et de fixer la valeur des terrains au prix déterminé il y a dix ans.

M. PARDEE: L'honorable député pense-t-il que si les compagnies font leur exploitation limitée fixée avant qu'elles ne soient privées

de leurs droits?

M. MACDONELL: Je ne voudrais pas intervenir dans les cas existants. Mais quand un avis a été donné—je connais des cas où des avis ont été donnés il y a six ans et rien n'a été fait depuis. Si cette loi est adoptée les compagnies de chemins de fer vont s'empresser de terminer ces arbitrages et de faire fixer la valeur des propriétés telle qu'elle a été établie il y a deux, cinq ou dix ans quand le premier avis a été donné.

M. PARDEE: Pas avec l'amendement actuel. Il prévoit qu'aucune affaire pendante ne sera affectée par l'article, par conséquent il n'y a pas de raison pour que l'enquête soit close. Si elle est en train depuis plus de deux ans, il doit y avoir une limite pour en fixer la clôture.

M. MACDONELL: Je ne voudrais pas comprendre les arbitrages en suspens. Je ne crois pas qu'une compagnie devrait être autorisée à recueillir le bénéfice d'avoir offert un prix des terres suivant leur valeur d'il y a dix ans.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai expliqué la situation au ministre de la Justice et il est bien convaincu que si les opérations d'arbitrage n'ont pas commencé elles tomberont sous l'application de la nouvelle loi; quand les opérations d'arbitrage auront commencé elles seront réglées sous l'autorité de l'ancienne loi.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je ne sais pas si je saisis assez bien la difficulté soulevée par l'honorable député (M. Macdonell) pour me permettre de dire comment je comprends la loi à ce sujet. Le nouvel article proposé dans ce bill fixe simplement la date à laquelle la somme d'argent offerte en compensation doit être imposée, si deux ans se sont écoulés entre la présentation des plans et la fin des opérations. Dans le cas où deux ans ne se seraient pas écoulés, alors la clause que l'on propose d'ajouter ne trouverait pas son application. Mais il peut s'être produit un cas où deux années se sont écoulées et où rien n'a été fait, excepté de présenter les plans, mais où aucune opération n'a été faite en vue de l'arbitrage. Dans un cas pareil le nouvel article aurait son application et la somme destinée à établir la compensation serait fixée non pas pour payer la valeur à la date du dépôt des plans, mais à la date de l'achat de la propriété. Il peut aussi se produire un cas dans lequel la compagnie a fait les premières démarches pour obtenir l'arbitrage, c'est-à-dire en faisant adresser au propriétaire un avis désignant son arbitre et lui fixant le montant de la somme qu'elle croit juste comme compensation de son terrain. L'envoi d'un tel avis au propriétaire serait, suivant moi, le commencement des opérations d'arbitrage; il

ne manquerait plus que l'intervention du propriétaire pour nommer son arbitre et clore les procédures en tant qu'il s'agit de la commission d'arbitrage.

Dans le cas d'un retard après que la compagnie a envoyé son avis, la faute en retomberait sur le propriétaire lui-même. La compagnie de chemin fer ayant non seulement déposé ses plans mais continué par l'envoi d'un avis au propriétaire en lui offrant une certaine somme à titre de compensation et en nommant son arbitre, s'il ne croit pas devoir accepter ce montant, les opérations d'arbitrage seraient en train et cette nouvelle disposition n'aurait pas d'application, d'après la nouvelle clause que le ministre se propose d'ajouter. Mais si les procédures continuent d'après l'ancienne loi, la somme accordée à titre de compensation devrait être fixée comme elle l'aurait été si ce bill n'avait pas été présenté.

M. MACDONELL: Je crois que cette explication est parfaitement suffisante.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé comme amendement à l'article 3 d'ajouter les mots suivants à la fin:

Pourvu de plus que la clause constitutionnelle ne soit pas préjudiciable à l'effet de toute décision ou de tout ordre ou de tout jugement d'un tribunal ayant juridiction compétente, rendu jusqu'ici ou tout arbitrage actuellement en suspens et tout appel de tels décisions, ordre ou jugement sera décidé comme si la clause précédente n'avait pas été adoptée.

M. LANCASTER: Je crois que nous adoptons un système compliqué pour faire ce qu'on pourrait régler d'une façon très simple.

Je conseillerais de modifier l'ancien article de la loi en insérant les mots "comme de la date à laquelle avis a été donné par la compagnie de chemin de fer". Je ne pourrais jamais concevoir quel mérite il y a à fixer l'évaluation à l'époque où elle a déposé ses plans. Le mérite est de fixer l'évaluation au moment où elle dit au propriétaire qu'elle va prendre sa terre. Si nous établissons dans l'article primitif que dans tous les cas, les dommages seront réglés à la date où elle prévient le propriétaire qu'elle va prendre sa terre, nous ferions quelque chose qui aurait de la valeur. Il est nécessaire de faire un amendement parce que la loi, telle qu'elle existe aujourd'hui contient une injustice en ce que la compagnie de chemin de fer peut déposer ses plans et ensuite laisser passer le temps sans dire si elle veut prendre les terres et ensuite décider quelques années après de s'emparer des terres et de payer au propriétaire le prix auquel les terres se vendaient à l'époque où elle a déposé ses plans. On rendrait une plus grande justice si, au lieu de cet amendement, on modifiait l'article

192 d'une autre façon. Actuellement l'article est ainsi conçu:

La date de ce dépôt est celle à laquelle il faut se reporter pour déterminer l'indemnité ou les dommages-intérêts.

Faites que la date à laquelle l'avis sera donné au propriétaire sera la date à laquelle le dommage sera fixé. Alors, la compagnie de chemin de fer aura à payer quand elle donnera son avis au propriétaire qui apprend pour la première fois que sa terre sera prise.

Cela me paraît être une base équitable aux deux parties pour fixer la compensation. La compagnie sait si la terre sera prise et le propriétaire ne serait pas affecté par l'estimation jusqu'à ce qu'il sache que ses terrains seront pris. La compagnie peut établir un tracé passant sur la propriété d'un homme et ensuite elle peut prendre la terre d'un autre homme. Elle n'est pas strictement obligée de se conformer au tracé fixé dans le plan déposé au bureau d'enregistrement. Elle peut le changer de cent pieds environ d'un côté ou de l'autre et elle peut prendre la terre d'un voisin au lieu de la terre qu'elle se disposait à prendre tout d'abord. Jusqu'à ce que le propriétaire sache que sa terre sera prise par la compagnie il ne devrait pas être affecté. Cela peut bien ne pas être une bénédiction sans mélange. C'est possible que la terre d'une personne puisse perdre de sa valeur. Il est possible que la compagnie puisse bénéficier par l'amendement que l'honorable ministre introduit dans la loi. Le terrain peut perdre de la valeur dans quelque localité du Canada comme il peut augmenter de valeur. Peut-être que le ministre n'a pas considéré cette face de la question, mais en y réfléchissant, il me semble que le meilleur procédé de régler cette difficulté serait de modifier l'article 192 de la loi en disant que les dommages seront accordés à la date à laquelle l'avis a été donné au propriétaire que sa terre serait prise.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai étudié cette question d'une façon assez complète. Elle se présente sous deux aspects. Les intérêts de la compagnie n'ont pas été dérangés pendant très longtemps et il faut examiner ce côté de la question. D'autre part il y a l'injustice qui a été faite au public particulièrement par suite du changement des conditions dans l'Ouest où les villes s'élèvent en quelques semaines ou quelques mois. Suivant moi, la question se résout à ceci: devons-nous donner à la compagnie deux ans après avoir déposé ses plans, pour acquérir la propriété ou devons-nous lui accorder un an? Actuellement elle a autant de temps qu'elle en désire. Plusieurs cas ont été portés à ma connaissance et j'ai été enclin à mettre deux ans dans le bill parce que dans les chartes ordinaires

M. A. B. AYLESWORTH.

de chemins de fer on accorde deux ans pour commencer les opérations.

M. LANCASTER: Il n'y a pas de motif pour que la durées d'un an ne soit pas raisonnable, parce que d'après la loi vous devez actionner une compagnie dans le délai d'un an.

L'hon. M. GRAHAM: Ceci m'a été dit également. Je ne veux pas être trop révolutionnaire en changeant un usage qui a été adopté jusqu'ici. Je veux être juste envers les chemins de fer, mais je crois que si nous fixions un an au lieu de deux ce ne serait pas une mesure trop stricte.

M. LANCASTER: Je crois qu'un an suffit si vous laissez l'article dans sa forme actuelle.

L'hon. M. GRAHAM: Je propose donc:

Que dans la ligne 25, page 2, article 3, les mots "deux ans" soient rayés et que les mots "un an" soient insérés à leur place.

M. LENNOX: Pendant combien de temps après le dépôt des plans la compagnie peut-elle laisser en suspens l'achat du terrain? Le ministre connaît-il une disposition de la loi relativement à cela?

L'hon. M. GRAHAM: L'amendement que je propose limite le temps à un an.

M. LENNOX: Pas dans le sens que je comprends. Il limite le temps pour s'assurer de la valeur.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. LENNOX: Mais il ne dit pas à quel moment ces terres seront libérées après que les plans auront été déposés et enregistrés.

L'hon. M. GRAHAM: Si la compagnie manque de procéder et obtient le droit à la terre dans l'espace d'un an après avoir déposé les plans, elle doit procéder à nouveau — je crois que c'est le terme légal.

M. LENNOX: Oui, ce serait le terme légal, mais cela ne s'applique pas ici.

L'hon. M. HAGGART: Supposez qu'un chemin de fer ait, d'après sa charte, cinq ans pour commencer les travaux et cinq ans pour les compléter; vous l'obligez à déposer ses plans et à faire l'acquisition du terrain un an après avoir déposé ses plans, comment allez-vous régler la question dans ce cas-là?

L'hon. M. GRAHAM: D'après la loi actuelle des chemins de fer et d'après la clause que nous introduisons dans les chartes de chemins de fer, ils doivent commencer dans l'espace de deux ans et dépenser 15 p. 100 du capital. C'est pourquoi j'ai placé deux ans dans le bill original. J'ai pensé que c'était juste de leur accorder deux ans, car on leur donne deux ans dans leur charte pour commencer les travaux. A moins que ce soit une charte avec des dispositions spéciales, cette clause serait introduite.

L'hon. M. HAGGART: Comment appliquez-vous ce système à leur charte? Leur charte leur donne le pouvoir de commencer dans un certain délai?

L'hon. M. GRAHAM: Ils ont donc deux ans devant eux; mais il leur faudra commencer avant l'expiration des deux ans, et dépenser 15 p. 100.

M. LANCASTER: Il ne s'ensuit pas qu'il leur faudrait commencer par exproprier la propriété de l'individu en question; ils pourraient commencer ailleurs.

L'hon. M. GRAHAM: Ils sont tenus de commencer dans les deux ans; s'il s'agit d'une compagnie sérieuse, il n'est que juste de lui accorder un certain délai, pour se mettre à l'œuvre, et cela tant dans l'intérêt de la compagnie que dans l'intérêt du propriétaire. Quand une compagnie de chemin de fer dépose ses plans en vue de l'expropriation d'une propriété, le propriétaire du terrain est pour ainsi dire immobilisé. Il ne peut bâtir sur ce terrain, car aux termes de la loi actuelle, on ne lui donnerait rien de ses bâtiments. Il ne peut vendre à personne autre, car le terrain est absolument comme s'il était en séquestre. Ce projet de loi a pour objet de fixer un délai dans lequel la compagnie est tenue de procéder à l'expropriation, car aux termes de la loi actuelle toute plus-value lui profite; une fois ce délai expiré, le terrain est rendu à son propriétaire, et les procédures en vue de l'expropriation doivent être recommandées.

L'hon. M. HAGGART: Supposons le cas d'un individu détenant une charte pour la construction d'un chemin. Il se conforme aux conditions de cette charte, commence les travaux dans les deux ans, et dépense les 15 p. 100 requis. Il pourra ensuite mettre dix ans à les compléter. Comment doit-il procéder à l'expropriation du terrain en vue de construire la voie et de remplir les autres conditions de sa charte?

L'hon. M. GRAHAM: Il lui faudra recommencer les procédures une fois le délai expiré, et toute plus-value du terrain profitera au propriétaire au détriment de la compagnie.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre prétend-il que la compagnie serait tenue d'obtenir une nouvelle charte?

L'hon. M. GRAHAM: Non; le dépôt des plans n'a l'effet ni d'accorder ni d'abroger une charte. Mais il lui faudrait renouveler le dépôt des plans.

M. LENNOX: La loi ne le dit pas.

L'hon. M. GRAHAM: Si l'honorable député veut rendre la disposition plus sévère, je ne m'y oppose pas; mais je la trouve assez sévère telle qu'elle est.

M. LENNOX: Il n'est pas tenu de déposer les plans de nouveau.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas dit qu'il lui faudrait les déposer de nouveau.

M. LENNOX: C'est ce que nous avons compris.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Sur l'article 4 (plan du passage d'une voie publique;—pouvoirs de la commission;—surveillance;—homologation des détails par la commission;—règles à établir par la commission).

L'hon. M. GRAHAM: Qu'on me permette d'expliquer cet article. Il accorde à la commission des pouvoirs plus étendus. Cet article 237 autorise la commission à permettre l'établissement de passages, la commission étant appelée à intervenir dans tous les cas. L'article fixe un certain délai dans lequel la commission peut agréer telle demande. Mais aux termes de l'ancien article en question, la commission ne saurait autoriser que le détournement de la voie publique. L'article dont nous proposons maintenant l'adoption autorise la commission à permettre le détournement, non seulement de la voie publique, mais de la voie du chemin de fer. Il autorise, en outre, la commission à envoyer ses ingénieurs sur les lieux et à exercer la surveillance des travaux, si elle le juge opportun. Aux termes de l'ancienne loi, la construction du nouveau passage, l'enlèvement d'obstacles, l'établissement de travaux de protection étaient exécutés par la compagnie, et sujets à être approuvés par le commission.

M. R. L. BORDEN: A l'égard de ces projets de loi d'intérêt public qui sont de grande importance, il serait préférable de lire le texte même de l'article. Il peut se trouver quelque honorable député qui n'ait pas étudié ce projet de loi très attentivement avant sa délibération devant le comité. Dans le cours du débat il est presque impossible de concentrer son attention sur l'article de manière à en bien comprendre le sens. Quand vous, monsieur le président, lisez le texte d'une disposition, le silence se fait—ou du moins est censé se faire—dans toute la Chambre, et dès lors chacun est à même de concentrer son attention sur l'article beaucoup mieux qu'il ne peut le faire autrement. Je sais que la pratique a été, en ce qui regarde les projets de loi d'intérêt privé, de lire simplement le sommaire en vedette, au lieu de lire l'article en entier; mais dans le cas de projets de loi importants d'intérêt public comme celui-ci, il serait à propos, si vous ne trouvez pas la tâche trop pénible, de lire le texte même de l'article.

M. G. P. GRAHAM.

M. L'ORATEUR SUPPLEMENT (lisant):

4. Sont abrogés l'article 237 de ladite loi et l'article 12 du chapitre 61 des lois de 1908, et ce qui suit est établi à titre d'article 237 de la loi des chemins de fer:

237. En demandant la permission de construire un chemin de fer au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique existante, ou d'établir une voie publique le long ou en travers d'un chemin de fer existant, la requérante doit soumettre à la commission un plan et un profil faisant voir la partie concernée du chemin de fer et de la voie publique.

L'hon. M. GRAHAM: Qu'on me permette de signaler en quoi cette disposition diffère de l'ancienne. On a conservé tout l'ancien texte, mais on a répété les mots "le long ou en travers", de manière à ce que la disposition soit applicable dans tous les cas.

Sur l'article 4, paragraphe 2:

2. La commission peut, par ordonnance, accorder cette demande en totalité ou en partie et aux termes et conditions qu'elle juge à propos relativement à la protection, à la sûreté et à la commodité du public, ou elle peut ordonner que le chemin de fer soit construit de façon à passer au-dessus, au-dessous ou le long du chemin de fer, ou que le chemin de fer ou la voie publique soit détournée provisoirement ou d'une manière permanente, ou que soient exécutés des ouvrages, que soient employés des gardes ou autres personnes, ou que soient prises certaines mesures selon ce que, d'après les circonstances, la commission juge le plus propre à faire disparaître ou à diminuer le danger ou l'obstruction qui, à ses yeux, résulte ou doit vraisemblablement résulter de ce qu'elle accorde en totalité ou en partie la demande faite en raison du passage désiré, ou qui en résulte ou doit vraisemblablement en résulter en raison d'un passage existant.

L'hon. M. GRAHAM: Le principal changement ici consiste dans l'insertion des mots "en totalité ou en partie", tant à la fin qu'au commencement du paragraphe.

Sur l'article 4, paragraphe 3:

3. Lorsque la requête a pour objet la construction du chemin de fer au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique existante, toutes les dispositions de la loi alors applicables à la prise de terrains par la compagnie, par voie d'expropriation, à l'estimation de leur valeur, à leur vente et cession à la compagnie, et l'indemnité à payer pour ces terrains, s'appliquent au terrain, en dehors du passage de la voie publique, qui est nécessaire à la due exécution de toute ordonnance rendue par la commission.

M. LANCASTER: Quel effet le ministre prête-t-il à ces mots "toutes les dispositions de la loi"? Qu'entend-il par là? Veut-il dire le statut relatif à l'indemnité à payer aux propriétaires? Si c'est là ce qu'il entend, je lui conseille de le déclarer nettement. "Toutes les dispositions de la loi" seront applicables, que nous le déclarions ou non.

L'hon. M. GRAHAM : Ce n'est pas là ma rédaction. Ce paragraphe 3 est la reproduction exacte de la loi existante.

M. LENNOX : Je signale à l'attention le mot "existante" après les mots "voie publique". La disposition dit "les voies existantes". Il me semble que cette disposition devrait s'appliquer à toute voie légalement établie aussi bien qu'aux voies existantes de fait. Le mot "existante" devrait être biffé.

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas d'idée bien arrêtée sur le sujet; mais il s'agit de savoir si nous devons tenir quelque compte de la priorité d'existence. Il semble qu'il y ait lieu de faire une distinction dans le chiffre de la contribution de part et d'autre, suivant que la voie publique a été établie postérieurement à la voie ferrée, ou la voie ferrée postérieurement à la voie publique. J'observe que, dans beaucoup d'états, le législateur fait une distinction de cette nature, en vue de la répartition des frais d'établissement.

M. LENNOX : Si, par suite du développement d'une ville il devient nécessaire de passer une nouvelle rue d'un côté à l'autre d'un chemin de fer, la municipalité est appelée à contribuer plus que si le chemin de fer traversait un grand chemin anciennement établi, et ce n'est que juste. Mais lorsqu'il s'établit un grand chemin en conformité du cadastre primitif du territoire municipal, et que la compagnie du chemin de fer, au moment où elle opère le passage en connaît l'existence, quel que soit l'état des travaux en ce moment, on devrait, à mon avis, reconnaître que c'est là un grand chemin en existence.

L'hon. M. GRAHAM : Si c'est un grand chemin, n'existe-t-il pas par le fait même?

M. LENNOX : C'est probable, mais je voudrais que la chose fût bien reconnue. Je propose la radiation du mot "existante" partout où il se trouve à la suite des mots "voie publique".

M. SPROULE : Ne vaudrait-il pas mieux dire "réserve pour chemin ou voie publique existante"; cela répondrait à ce que l'honorable député demande.

L'hon. M. GRAHAM : Si nous disons simplement "voie publique", le juge pourra se demander peut-être ce que l'on entend par "voie publique". Qu'est-ce que l'on propose?

M. LENNOX : La radiation du mot "existante".

M. LANCASTER : La cour pourrait être d'avis qu'une voie publique sur laquelle personne ne voyage n'est pas une voie publique; et dès lors l'honorable député (M. Lennox) n'atteindrait pas son but. La proposition de l'honorable député de Grey, qui

demande l'insertion des mots "réserve pour chemin" me paraît plus acceptable. Ne pourrions-nous pas dire "voie publique établie ou réserve pour chemin"?

M. R. L. BORDEN : Si l'on fait quelque changement à la loi à cet égard, la meilleure manière de le faire à mon avis serait d'élargir la définition des mots "voie publique" dans l'article d'interprétation. Dans la loi, l'expression "voie publique est définie comme étant "toute voie publique, rue, ruelle ou toute autre voie ou communication publique."

M. LANCASTER : Aux termes de cette définition les cours décideraient qu'une voie publique signifie quelque chose actuellement en usage. Nous devrions donner une portée plus large à cette définition.

M. MACDONELL : Il semble que la définition de "voie publique" telle qu'elle est donnée dans l'acte est suffisante.

M. LANCASTER : Aux termes de la définition, l'expression "voie publique" signifie une voie publique actuellement en usage, utilisée comme telle. Il peut se trouver des endroits qui sont destinés à servir de voies publiques, voies publiques qui n'ont pas encore été établies, et il faudrait que la définition fût assez large pour les embrasser.

L'hon. M. GRAHAM : Indépendamment de la définition qui se trouve dans l'acte, il ne me semble pas qu'on puisse désigner comme voie publique une voie publique que personne n'utilise; mais s'il s'agit d'une réserve, d'une langue de terre mise à part en vue de l'établissement d'un chemin, alors sûrement la définition de "chemin public" s'applique, et ce terrain est propriété publique.

M. R. L. BORDEN : Qu'est-ce que c'est qu'une allocation pour chemin.

L'hon. M. GRAHAM : C'est une langue de terre de 66 pieds de largeur, mise à part pour un chemin.

M. LANCASTER : Les derniers mots doivent être pris avec les premiers de la définition "ou autre voie publique de communication", *jusdem generis* comme disent les avocats. Le ministre doit voir immédiatement que cela désigne clairement quelque chose qui sert comme moyen, comme voie de communication. C'est-à-dire que cela doit être un chemin, ou une rue, ou une ruelle qui sert de rue ou de communication.

M. PARDEE : Supposons que cela figure dans un plan, dans un bureau d'enregistrement?

M. LANCASTER : Alors ce n'est pas une voie de communication, on ne s'en sert pas comme telle. Nous pourrions exprimer clairement l'intention.

M. CONGDON: Je vais citer un extrait d'un jugement, qui se trouve à la page 13 des causes relatives à la loi des chemins de fer. Dans la cause du township de Gloucester contre la compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, le juge Lount dit:

La défenderesse allègue que d'après cette interprétation et le sens qu'on doit lui donner conformément à l'article de l'acte contenant les mots "grande route", la définition qu'il convient de lui attribuer est "un chemin public ouvert et réellement utilisé par le public" et non un chemin qui n'est pas ouvert. Je ne vois pas pourquoi on lui donnerait cette acceptation restreinte, d'autant plus que les mots "grandes routes" comprennent tout chemin public, rue ou ruelle ou autre voie ou communication publique. Je crois que le Parlement avait l'intention de donner et a donné aux mots "grande route" un sens complet et non un sens restreint.

Pour ma part, je n'aime pas beaucoup le mot "existante", parce qu'une grande route doit exister ou ne pas exister. Si elle n'existe pas, ce n'est pas une grande route. Je crois qu'il vaudrait mieux insérer les mots employés dans ce jugement "un chemin public ouvert et réellement utilisé par le public". Cela le restreindrait à la classe limitée.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne voulons pas faire cela. Supposons que nous le laissons tel qu'il est. Que nous biffions ou non le mot "existante" je crois que cela importe peu. Alors, cela s'appliquerait à une allocation pour chemin, pourvu que le chemin ait été établi et tracé, même si le chemin n'était pas utilisé.

M. CONGDON: C'est ce que je comprends d'après cela.

L'hon. M. GRAHAM: Mon intention avait été plutôt de lui donner un sens plus large, afin que, si une municipalité a fait tracer un chemin et a l'intention d'en construire un, la compagnie de chemin de fer, dans la construction de sa ligne devra tenir compte de ce fait et construire sa ligne en conséquence.

M. R. L. BORDEN: Je crois que le mot "existante" employé tant pour la grande route que pour la voie ferrée est là pour distinguer un chemin public actuellement en usage de ce qu'on appelle une allocation pour chemin, et dans l'autre cas, pour distinguer un chemin de fer construit et exploité d'un simple droit de passage.

L'hon. M. GRAHAM: Il y aurait cette difficulté à lui donner cette large acceptation. Dans l'article, tant dans l'ancien que dans le nouveau bill nous trouvons:

Si quelque demande ou permission de construire un chemin de fer sur un chemin de fer existant, ou le long ou à travers de ce chemin...

M. E. A. LANCASTER.

... Et le reste. Le bureau peut, par un ordre, accorder cette demande en tout ou en partie, mais il faut qu'il ait un plan, etc., lorsque le chemin de fer n'est pas en existence. Je crois qu'il y a plus loin un article qui répond à l'objection soulevée par mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN: Si vous biffiez le mot "existante" et si vous vous borniez à dire "grande route et chemin de fer" cela couvrirait tout.

L'hon. M. GRAHAM: Je consentirais volontiers à biffer le mot "existante".

M. SPROULE: Il ne me semble pas que les mots "grande route" puissent couvrir le tout. Dans un arpentage ordinaire de township, il y a d'abord les lignes de concession, qui sont ordinairement éloignées d'un mille et quart, les unes des autres, puis il y a les lignes de contour entre les deux rangées de lots. Ces lignes de contour sont là comme allocations pour chemin et peuvent être ou ne pas être ouvertes selon la nature du pays. Dans les plans et notes de campagne des arpentages, ces lignes de contour sont enregistrées comme allocations pour chemins, mais je ne m'imagine pas que l'on puisse les nommer grandes routes avant que quelqu'un les utilise.

M. LANCASTER: Bien que mon honorable ami du Yukon (M. Congdon) ait raison de dire que dans cette cause le juge a décidé que les mots "grande partie" comprennent cette allocation pour chemins non utilisée, dont l'honorable député de Greysud (M. Sproule) vient de donner la description, il dit aussi que cela n'induit pas un chemin figurant sur un plan appartenant à un particulier et non ouvert par une municipalité. C'est là le principe que j'avais dans l'idée. Les juges ont décidé que, à moins que quelque chose n'ait été fait pour démontrer qu'on a l'intention d'utiliser les chemins, à moins qu'elle n'ait été adoptée par une municipalité ou quelque autorité semblable représentant la couronne, comme grande route, elle ne deviendra pas une grande route publique. L'expression "grande route" ne comprendrait que les allocations pour chemins d'abord établis par la couronne comme grandes routes, ou bien celles qui ont été réellement adoptées et utilisées par une municipalité. Nous devrions insérer quelques mots pour démontrer que cela comprendrait une rue ou une grande route ou une ruelle que les propriétaires du terrain, lorsque le chemin de fer s'est proposé de construire à travers cette langue de terre, avaient déjà remarquée comme devant servir de grande route.

M. SPROULE: Si un lot est divisé pour l'emplacement d'un village le plan est ins-

crit au bureau d'enregistrement, mais peut ne pas être adopté par la municipalité. Je crois que c'est là la raison de l'adoption de cette disposition. En subdivisant des lots pour l'emplacement d'un village, les propriétaires ne donnent parfois que trois perches de largeur aux allocations pour chemins. Le code municipal décrète que l'allocation pour chemins doit être de quatre perches et cela oblige la municipalité à passer un règlement réduisant la largeur afin de légaliser ces allocations pour chemins.

M. LENNOX: Si nous nous servons de l'expression "grande route" nous l'employons d'après sa définition et je ne crois pas que nous puissions l'améliorer en y ajoutant le mot "existante".

Je crois que cela est plutôt de nature à l'affaiblir, et en conséquence, je veux que l'on retranche le mot "existante". Je ne suis pas certain que lorsque nous aurons fait cela, nous aurons fait tout ce que nous devons faire, et je ne prendrai pas la responsabilité de l'article, mais je crois que nous pourrions faire cela pour le présent, et probablement l'étudier davantage plus tard. Je propose de biffer le mot "existante" là où il se trouve avant les mots "grande route" et avant les mots "voie ferrée".

M. SPROULE: N'augmenteriez-vous pas la difficulté en faisant cela? On fait des tracés pour les chemins de fer qui ne sont jamais construits, et en pareils cas vous obligeriez une compagnie de chemin de fer qui veut traverser une ligne étudiée, à se présenter devant le bureau pour obtenir la permission de la traverser, bien que selon toute probabilité, cette ligne ne serait jamais construite.

L'hon. M. GRAHAM: Même lorsqu'une compagnie de chemin de fer désire traverser une ligne projetée de chemin de fer il est probable qu'elle comparaitra devant le bureau des commissaires des chemins de fer. Personnellement, je ne crois pas que la présence ou l'absence du mot "existante" puisse faire beaucoup de différence. La différence est plus grande lorsqu'il s'agit d'une voie ferrée que lorsqu'elle s'applique à une grande route.

L'hon. M. HAGGART: Là où il n'existe pas de grande route, une compagnie de chemin de fer n'a pas besoin d'aller devant la commission du chemin de fer pour obtenir le permis de croisement. Si vous retranchez le mot "existante" vous détruisez tout l'effet que l'article avait pour but de produire.

L'hon. M. GRAHAM: Il peut arriver que, dans une période de fièvre de spéculation, quelqu'un décide de tracer un emplacement de ville dans la prairie; mais l'endroit a toujours été et ne sera jamais autre chose que la prairie. Pour construire un chemin

de fer à travers ce terrain, il faudrait qu'une compagnie comparut devant la commission des chemins de fer, produisit des plans et fit une demande, toutes choses qu'elle ne serait pas obligée de faire s'il n'y avait là ni ville ni grande route.

M. LANCASTER: Voilà bien tout ce qui pourrait arriver si l'on retranchait le mot "existante". Mais je crois que nous devrions aller plus loin et dire: "s'il y a une grande route tracée et non encore ouverte". Mais si vous vous servez des mots "grande route", cela ne s'applique qu'à ce qui se trouve sur les lieux.

M. CONGDON: Le mot "existante" ne veut pas dire plus dans le cas d'une grande route que dans le cas d'une voie ferrée. Chemin de fer veut dire toute voie ferrée que la compagnie a l'autorisation de construire. Je ne crois pas que le mot "existante" n'ajoute rien. Je n'y vois que la difficulté d'interprétation, et le bureau serait obligé de lui attribuer un sens quelconque. Lorsque vous dites "grande route" vous voulez parler soit d'une grande route réelle, soit d'une grande route existante en vertu d'un droit légal, et le même raisonnement s'applique à un chemin de fer. Il me semble qu'il est impossible d'attribuer une valeur ou une interprétation spéciale au mot "existante" soit qu'il s'agisse d'une grande route ou d'une voie ferrée.

M. ELSON: Vu que ce bill abroge certains articles de la loi de chemins de fer, je voudrais savoir s'il affectera en quelque manière les croisements sur les fermes.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'il ne s'applique pas aux croisements privés sur les fermes, vu que ce ne sont pas de grandes routes publiques. Je crois que cette loi ne traite pas spécialement de la protection des croisements sur les fermes.

M. WRIGHT: Comme il peut y avoir des différences d'interprétation des mots "grande route", le ministre aurait-il objection à ajouter les mots "ou allocations pour chemins"?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que la conclusion à laquelle nous en sommes arrivés est la seule qui soit sûre. Nous avons une définition du mot "grande route" et si elle comprend les mots "allocations pour chemins" elle s'applique à ces derniers mots. Sinon, je ne crois pas que nous devions les insérer. Il nous faudrait ajouter un article explicatif pour dire ce que c'est qu'une allocation pour chemin.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 5.

L'hon. M. GRAHAM: Ceci modifie l'article 238 de la loi, lequel pourvoit à la protection des croisements déjà construits. L'arti-

cle, modifié pourvoit à l'inspection de tous les croisements des chemins de fer sur les passages à niveau des grandes routes. En s'occupant des nouveaux croisements et de la reconstruction de ceux qui existent, le bureau pourra en répartir le coût selon qu'il le jugera à propos.

M. LANCASTER: Mon objection à cet article, prise dans son ensemble, c'est que la commission peut imposer une partie des frais aux municipalités. D'après l'article 238a les chemins de fer qui seront construits à l'avenir protégeront les passages à leurs propres frais et les chemins de fer déjà construits auront l'aide des municipalités. Je considère que cette distinction n'est pas équitable. J'ai déjà parlé sur cette question deux ou trois fois et je proteste de nouveau. Quand nous arriverons à cet article, je proposerai d'ajouter quelques mots, pour que les municipalités ne soient tenues de contribuer que lorsque la compagnie fait disparaître les passages à niveau.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas que le bill confère de nouveaux pouvoirs à la commission à l'égard des municipalités; du moins pas d'une manière appréciable. La commission a déjà donné des ordres pour obliger les municipalités à faire certaines choses.

M. LANCASTER: Elles ne se conforment pas à ces ordres.

L'hon. M. GRAHAM: Elles s'y conforment.

M. LANCASTER: Parce qu'elles le veulent bien, elles n'y sont pas tenues.

L'hon. M. GRAHAM: Cette ordonnance a le même effet que le jugement d'un tribunal...

L'hon. M. GRAHAM: Je ne discuterai pas la question de juridiction avec mon honorable ami. Mais sur la question qui nous occupe, je suis informé que la Chambre peut ordonner tout ce qui est nécessaire à l'application de cette loi. Et, en fait, les municipalités paient en vertu de ces ordonnances.

Je crois que la municipalité de Frontenac, représentée par mon honorable ami (M. Edwards) contribue une certaine somme pour la suppression d'un passage à niveau. D'une manière incidente, le cas que je viens de citer peut s'appliquer à l'objection soulevée par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Ce n'est pas, en réalité, un passage urbain.

M. EDWARDS: C'est sur la frontière.

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Si l'article ne devait s'appliquer qu'aux villes et villages, il ne comprendrait pas ce passage qui est plus dangereux que les trois cinquièmes

M. G. P. GRAHAM.

des passages dans les villes ou villages, bien qu'il soit, légalement parlant, en pleine campagne. Ce comté contribue aux frais, en vertu d'une ordonnance de la cour. Sur ce point, je suis convaincu que notre juridiction ne sera jamais contestée.

Quant à l'autre point de vue, ce projet de loi n'est pas basé sur ce que nous sommes absolument obligés de faire, mais sur ce qui devrait être fait pour obtenir des résultats pratiques et pour faire cesser des griefs auxquels nous avons tous, plus ou moins, contribué. C'est ainsi que l'Etat contribue une certaine somme sans y être obligé.

Je suis convaincu que le Canada, en général, retirera un avantage de la suppression de ces passages à niveau. Les municipalités en bénéficieront tout particulièrement. Je ne sache pas que les municipalités aient protesté contre cette disposition du bill et je crois qu'elles sont disposées à contribuer raisonnablement à la suppression de ces passages pour leur propre protection.

M. LENNOX: La contribution n'est pas limitée à la suppression.

L'hon. M. GRAHAM: Je parle de la suppression du danger. A la réflexion, mon honorable ami comprendra que si nous voulons obtenir des résultats pratiques, nous ne devons pas trop nous attarder à des subtilités, pour savoir qui paiera pour ceci ou pour cela.

M. LANCASTER: Mais je considère que votre projet rétrograde. Le ministre n'avait jamais prétendu que les municipalités devaient être taxées pour protéger les passages dangereux. Il est vrai que l'ancienne commission des chemins de fer du conseil privé, que nous avons avant celle qui a été établie en 1903, imposait des conditions, avant d'obliger une municipalité à protéger un passage, dans des cas comme celui de Frontenac. Il est possible, même probable que les municipalités préféreraient se soumettre à ces conditions plutôt que de continuer à souffrir. Mais cela ne rend pas l'ordonnance plus juste. C'est plutôt de l'extorsion. La commission a pu se conduire de la même manière envers une municipalité et lui dire: Si vous consentez à contribuer aux frais, nous rendrons l'ordonnance; si vous ne voulez pas contribuer, nous n'en rendrons pas. Le fait d'agir ainsi ne rendrait pas l'ordonnance juste. Mais, ici, on nous demande de consacrer cela comme un principe.

Nous admettons que par suite de la multiplication des trains, de l'augmentation de la vitesse et autres raisons, le danger a de beaucoup augmenté, et tout cela, pour le bénéfice des compagnies de chemins de fer. Mais malgré cela, et en dépit du sentiment populaire qui réclame un changement et vou-

draît que les compagnies fussent obligées de protéger ces passages—de les protéger conformément aux instructions de la commission, mais à leurs propres frais, puisque se sont elles qui ont accru le danger—malgré que cette Chambre, à trois sessions différentes ait adopté un bill confirmant ce principe, le ministre vient aujourd'hui nous faire cette proposition rétrograde d'obliger légalement les municipalités à payer pour la protection de ces passages à niveau.

Je proteste et je suis certain que les municipalités protesteront quand elles se rendront compte de la situation. C'est maintenant le temps de mettre la chose au clair, pour éviter les complications. Le moyen d'y arriver est de limiter la contribution des municipalités, à la suppression des passages à niveau, alors qu'il n'y aura plus aucun danger qu'un train vienne en contact avec le public, de sorte qu'un homme fût-il sourd ou aveugle, que les enfants allant à l'école, ou jouant sur la voie publique, ne soient pas exposés à être renversés et tués.

Mais si une compagnie ne demande pas à supprimer le passage à niveau, si elle persiste à faire circuler ses trains sur le chemin du roi, chaque fois qu'une protection sera nécessaire elle devra être fournie aux frais de la compagnie, en laissant toujours à la commission le droit de dire quels passages devront être protégés, et quel genre de protection devra être fourni.

Mais lorsque cette Chambre s'est prononcée à trois reprises différentes, nous demander de revenir sur nos pas, de nous déjuger, de renoncer à ce principe, uniquement par ce que trente sénateurs contre seize se sont prononcés en faveur d'un principe différent, c'est une chose contre laquelle je proteste; et contre laquelle je protesterai vigoureusement ici et devant le pays.

M. EDWARDS: Quant à cette question de la contribution des municipalités à la suppression des passages à niveau, je suis d'opinion que ce Parlement a le droit de leur imposer cette contribution. Ce qui me porte à penser ainsi, c'est la décision du comité des chemins de fer du conseil privé, au sujet du passage à Kingston-Junction, dont a parlé l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Le comité du conseil privé rendit une ordonnance au sujet de ce passage et répartit les frais entre la compagnie du chemin de fer, le comté de Frontenac et la ville de Kingston. Le comté voulait un tunnel, mais la ville s'y opposait et menaçait de porter l'affaire devant les tribunaux. L'avocat du comté commença les procédures. Je crois qu'il s'agissait de convertir l'ordonnance du comité du conseil privé en une ordonnance de la cour d'échiquier—je ne prétends pas être au courant de ces forma-

lités légales. J'étais le secrétaire du comté à cette époque et je sais qu'un procès fut engagé. Il était admis par la municipalité du comté et par celle de Kingston qu'il faudrait se conformer à l'ordonnance du tribunal. Je dis donc que la Chambre a le pouvoir, par l'entremise du comité des chemins de fer du conseil privé, ou de la commission des chemins de fer de rendre toutes les ordonnances qu'elle voudra quant au partage des frais entre la compagnie et une municipalité.

M. SEXSMITH: Est-ce la municipalité du comté ou celle du township qui est responsable?

L'hon. M. GRAHAM: C'est celle qui est intéressée. Si la voie ferrée traverse un chemin de comté, je suppose que c'est le comté qui sera responsable. Il est aussi dit dans le bill que dans le cas d'un chemin à péage appartenant à une compagnie, cette dernière sera responsable.

M. SEXSMITH: Je ferai observer qu'il y a des cas où une municipalité pourrait être tenue de contribuer à la protection ou à la suppression d'un passage à niveau, dans lequel elle n'a aucun intérêt. Je citerai le cas d'une municipalité que la voie du chemin de fer canadien du Pacifique longe sur toute sa longueur à un ou deux milles des limites de la municipalité. Il y a plusieurs passages dangereux à cet endroit, et plusieurs personnes ont été tuées. Maintenant on propose un bill tendant à obliger la municipalité à contribuer à la protection de ces passages, comme si c'était cette municipalité seule qui fournissait le trafic—elle en fournit si peu, que les passages ne seraient pas dangereux—il n'y aurait probablement pas d'accidents. Mais plusieurs chemins publics conduisent aux autres townships, et ce sont ces derniers qui fournissent le trafic et cependant les frais seront uniquement à la charge de cette municipalité.

Je considère que c'est injuste. Les frais devraient être à la charge du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial, ou du comté. On ne peut pas raisonnablement obliger la municipalité à payer seule le coût de ces travaux. Il ne serait pas juste d'obliger ces contribuables à protéger cinq ou six passages dangereux, dont ils se servent très peu, et de ne rien demander à ceux des autres municipalités qui se servent de ces passages.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami peut voir que la commission a beaucoup de latitude dans la répartition des frais, dans les cas comme celui-ci. Quand la protection profitera à d'autres municipalités, elles seront appelées à contribuer, comme dans le cas de Kingston. Je considère que la commission, par la nouvelle

loi, aura tous les pouvoirs nécessaires pour répartir les frais entre toutes les municipalités intéressées.

M. EDWARDS: L'objection soulevée par mon honorable ami (M. Sexsmith) est excellente sous plus d'un rapport. Prenons, par exemple, le passage à niveau dont vient de parler le ministre des Chemins de fer; ce passage se trouve sur une des principales routes dans la ville de Kingston. Un grand nombre des municipalités du comté de Frontenac se servent de cette route, et la commission des chemins de fer a réparti la dépense sur le comté tout entier. Or, il n'est produit dans mon propre comté un cas spécial à ce sujet. Il y a, dans l'extrême nord du comté, un certain nombre de municipalités qui ne se servent jamais de ces passages à niveau et qui se refuseraient à payer quoi que ce soit d'une dépense imposée sur le comté. Il me semble que, quand la commission des chemins de fer impose une partie de la dépense sur tout un comté, cette somme pourrait être répartie entre les différentes municipalités par le juge du comté, comme lorsqu'il s'agit de fixer le montant que doit payer une municipalité relativement à certains ponts appelés ponts de comté. Ainsi, la municipalité dans laquelle se trouve ce passage à niveau ou celle à qui il est le plus nécessaire devrait payer une part de la dépense plus élevée que les municipalités qui, par leur situation, ne se servent jamais de ce chemin ni de ce passage. Peut-être la commission pourrait-elle s'occuper de tels cas. Mais, encore une fois, il me semble que tout est impossible si une dépense en bloc sur un comté, la commission pourrait laisser au juge du comté le soin de la répartir équitablement entre les diverses municipalités selon les avantages qu'elles en retirent.

M. A. H. CLARKE: Je voudrais bien savoir, si en vertu du projet de loi en discussion, la commission des chemins de fer aura le droit de taxer les municipalités qu'il lui plaira, sans tenir compte du fait que le chemin de fer traverse ou ne traverse point cette municipalité, ou de taxer n'importe quelle municipalité selon qu'elle le jugera convenable.

L'hon. M. GRAHAM: C'est justement la question que l'on pose. L'article 59 de la loi des chemins de fer y répond. Il se lit comme suit:

59. Quand dans l'exercice de tout pouvoir à elle conféré par la présente loi ou par la loi spéciale, la commission, par voie d'ordonnance, ordonne la fourniture ou l'établissement, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation, la mise en service, l'usage ou l'entretien de quelque ouvrage, appareil, équipement, réfection ou réparation, elle peut ordonner par quelle compagnie, municipalité ou personne, intéressée ou atteinte par

M. G. P. GRAHAM.

cette ordonnance, selon le cas, et quand et dans quel délai et à quelle termes et conditions de paiement, d'indemnité ou autre, et sous la surveillance de qui doit s'effectuer la fourniture ou l'établissement, la construction, l'exploitation, l'usage ou l'entretien susdit.

2. La commission peut ordonner par qui et dans quelle proportion, et à quelle époque est défrayée la dépense qu'entraînent la fourniture ou l'établissement, la construction, etc.

Voilà un pouvoir très étendu en vertu duquel la commission peut ordonner par quel comté, municipalité ou personne sera défrayé la dépense; elle peut la répartir comme bon lui semble entre ceux qui y sont concernés ou la mettre entièrement au compte de la compagnie.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre est-il d'avis que dans le cas où une ligne de chemin de fer ne touche point à une municipalité, on puisse obliger cette municipalité à supporter une partie de la dépense?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'on le pourrait si la municipalité se sert de la voie.

M. LANCASTER: Le ministre fera bien d'être prudent avant de se prononcer. Cet article même de la loi parle d'une grande route. De quelle grande route? La grande route d'une municipalité située à dix milles de distance. Par "grande route" on entend naturellement celle que la voie traverse, et cette grande route appartient à la municipalité que traverse la ligne de chemin de fer. Je suis absolument d'opinion que la commission ne saurait taxer légalement une municipalité qui ne traverse pas la voie ferrée; parce que la grande route traversée par cette voie n'appartient pas à cette municipalité. Cette voie peut être éloignée de dix, vingt ou trente milles et traverser deux ou trois autres municipalités. La municipalité qui n'a aucun intérêt dans la ligne de chemin de fer, celle que ne touche point la grande route qui traverse la voie, ne saurait être taxée par la commission. Une telle municipalité n'a rien à voir à cette voie ferrée.

M. PARDEE: Il en devrait être ainsi.

M. LANCASTER: La remarque de l'honorable député de Péterborough est très importante et nous ne saurions agir avec trop de prudence.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne proposons point de changer la loi à ce sujet. L'article 59 se trouve dans la loi. Depuis plusieurs années la répartition de la dépense a été imposée sur toutes les municipalités. Pour faire une comparaison qui me vient à l'esprit, je dirai que la loi relative au drainage contient un principe en vertu duquel on peut taxer une municipalité dérivant quelque avantage d'un ruisseau même lorsque cette municipalité en est éloignée de plusieurs milles.

M. LENNOX: N'entamez pas cette question.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'y étendrai point; ce n'est qu'une comparaison.

M. LANCASTER: Ce n'est pas une comparaison, car elle ne tient pas debout.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que l'article 59 de la loi n'y a été introduit que dans le but de permettre à la commission de déterminer, au meilleur de sa connaissance, dans quelle proportion doit se faire la répartition de la dépense sur une municipalité quelconque qui, dans son opinion, doit en défrayer une partie. Ce pouvoir n'est point restreint à aucune municipalité spéciale.

M. LANCASTER: On doit entendre qu'il s'agit ici des municipalités qui profitent du passage à niveau. Cette disposition doit être interprétée avec l'entente que, en l'appliquant la commission exerce un des pouvoirs qui lui sont conférés par cette loi. Cet article que nous discutons ne concerne que les endroits où les grandes routes traversent les voies de chemins de fer et où les voies de chemins de fer traversent les grandes routes, et il ne peut s'agir ici que de la municipalité où passe la voie.

M. SEXSMITH: Je crois que ce serait commettre une faute que d'augmenter encore les charges qui pèsent déjà sur les municipalités. Le ministre, j'en suis sûr, sait que les municipalités urbaines et rurales du Dominion, où, pour parler plus exactement, celles de la province où je demeure, sont lourdement taxées actuellement pour le soutien de leurs écoles et l'entretien de leurs grandes routes. Il me semble qu'il ne serait plus juste de leur imposer une nouvelle charge.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a des années que la loi est ainsi

M. SEXSMITH: Si jusqu'ici l'on n'a pris aucun moyen d'alléger les charges des municipalités, je crois qu'il est temps qu'on en prenne. Les voies ferrées sont des causes de danger et les compagnies devraient être tenues d'y parer. Que le Gouvernement veuille leur y aider, je ne m'y oppose point, mais quand il est question d'augmenter les taxes des municipalités, je ne saurais y souscrire. Les municipalités sont actuellement surchargées de taxes.

M. LANCASTER: Si le ministre ne veut rien faire, je propose, pour sonder le comité, que l'article soit amendé en insérant après le mot "peut" dans la subdivision 3, les mots suivants: "en ordonnant que l'on enlève la voie, où elle traverse la grande route à niveau et". Cela établira clairement que la commission ne pourra répartir la dépense entre les municipalités à moins

que la voie ne passe au-dessus ou au-dessous du niveau des routes. Aucune compagnie de chemin de fer ne devrait refuser d'accepter cela. Elles ont vraiment de la chance quand nous leur aidons à établir leur ligne de manière à leur éviter la dépense de pourvoir aux moyens d'assurer la sécurité publique. Il est très avantageux pour une compagnie de chemin de fer, en ce qui concerne l'entretien de la voie de n'être point obligée de traverser une grande route à niveau. Il est de son intérêt de s'arranger de manière à ce qu'il lui soit impossible de venir en contact avec le public qui passe sur la grande route, et lorsque nous sommes disposés à lui aider à atteindre ce but en contribuant pécuniairement à éliminer le danger qu'elle a créé en traversant la grande route à niveau, la compagnie devrait être satisfaite et ne pas demander aux municipalités de contribuer aux dépenses occasionnées par ces passages à niveau. Je le répète encore une fois, si elles sont obligées de protéger le public lorsque leurs voies sont au niveau des grandes routes, les compagnies trouveront une infinité de moyens de le faire sans encourir de grandes dépenses. Si on ne les oblige pas à le faire à leurs propres frais, bien que leurs voies à niveau augmentent le danger par l'accélération de la vitesse et la multiplicité des trains, la commission ne devrait pas avoir le droit de forcer une municipalité à défrayer une partie de la dépense. Cela serait agir en opposition avec la loi que ce Parlement a votée à l'unanimité, relativement à la protection des passages à niveau dans les cités, villes et villages. Afin de sonder l'opinion du comité, je propose donc:

Que l'on introduise après le mot "peut" tel qu'il se trouve dans la seconde ligne de la subdivision 3, les mots suivants: "en ordonnant que l'on enlève la voie où elle traverse la grande route à niveau et".

M. LENNOX: Cela ne semble pas couvrir tous les cas qui se peuvent présenter. Il y a des cas où la grande route passe au-dessus de la voie et d'autres où la voie passe au-dessus de la grande route. Il peut y avoir aussi détournement de l'une ou de l'autre. Cette proposition ne fait mention que d'un seul cas.

M. LANCASTER: Elle les couvre tous.

M. LENNOX: Je suppose que telle en est évidemment l'intention, mais le libellé n'est point tel qu'il devrait être pour couvrir tous les cas.

M. LANCASTER: La contribution des municipalités se trouve restreinte aux cas où nous éliminons le danger du passage à niveau.

L'hon. M. GRAHAM: Où nous éliminons le passage à niveau, pas le danger.

M. LANCASTER: Ne jouons pas sur les mots; le principal danger existe quand le train passe au niveau de la grande route, et c'est ce danger qu'il s'agit de faire disparaître. La spécification que je propose empêcherait de taxer les municipalités pour les mesures à prendre afin de pourvoir à la sécurité publique tant que la voie traverserait au niveau de la grande route.

(L'amendement (M. Lancaster) est rejeté.)

M. BRISTOL: En admettant qu'il y ait certains cas dans lesquels il ne serait pas juste de demander à une municipalité de contribuer à de telles dépenses, l'article tel que libellé n'en reconnaît aucun. En insérant les mots "s'il y en a" après les mots "quelle part de la dépense" on atteindrait le but désiré. Cela conférerait aux commissaires des chemins de fer le pouvoir d'ordonner, selon les cas qui devraient défrayer toute ou partie de la dépense.

M. PARDEE: Il faudra bien que quelqu'un paie.

M. BRISTOL: Mais il y a des cas où il ne serait pas juste de demander à la municipalité de payer; il pourrait même y en avoir où il ne serait pas juste de demander au chemin de fer de payer, et je serais d'avis de permettre à la commission des chemins de fer d'agir comme bon lui semblera. Si vous n'insérez pas ces mots, elle devra, dans chaque cas, ordonner à la municipalité ou au chemin de fer de payer quelque chose.

L'hon. M. GRAHAM: Elle peut répartir les frais à sa guise; elle peut ordonner au chemin de fer de les payer entièrement, si elle croit devoir le faire.

M. BRISTOL: Pas au terme de l'article tel qu'il se lit; mais si vous insérez les mots: "s'il en est," aucun doute ne subsistera.

L'hon. M. GRAHAM: Notre intention est de nous en rapporter absolument à la commission des chemins de fer, subordonnément aux restrictions relatives à notre part contributive.

M. LANCASTER: On devrait adopter la proposition du représentant de Toronto (M. Bristol) tendant à l'insertion des mots "s'il en est." Tel quel, l'article enjoint, pour ainsi dire, à la commission de mettre une partie des frais à la charge de la municipalité, sans lui laisser aucune discrétion à ce sujet.

M. EDWARDS: Je ne vois pas la nécessité d'ajouter ces mots. Actuellement, la commission des chemins de fer a le pouvoir de mettre \$1 à la charge de la municipalité, même si le croisement coûte \$100,000.

M. G. P. GRAHAM.

M. LANCASTER: Il n'est pas probable qu'elle le fasse.

M. EDWARDS: Il ne sera pas moins probable qu'elle le fera, si vous insérez les mots "s'il en est".

M. LANCASTER: Vous ne devriez pas laisser entendre dans cet article, comme vous le faites, que la commission devra, dans tous les cas, mettre une partie des frais à la charge de la municipalité.

M. BRISTOL: Vous ne pouvez certainement pas faire une répartition de rien et, lorsque vous parlez de "répartir les frais", vous devez vouloir dire qu'une part des frais sera mise à la charge de celui-ci ou de celui-là. Je ne demande pas à la Chambre de décider si le chemin de fer ou la municipalité devrait tout payer, mais je prétends qu'on devrait laisser à la commission la solution de cette question.

M. EDWARDS: J'ai parlé d'un dollar et, dans ce cas, ce ne serait guère plus que rien.

M. LANCASTER: Cette répartition ne serait pas équitable.

M. EDWARDS: Elle pourrait l'être.

M. BRISTOL: Le ministre des Chemins de fer, sans être avocat, a le sens légal et il doit comprendre qu'en insérant les mots "s'il en est", on ne laisse aucun doute que la commission peut mettre la totalité ou une partie des frais à la charge de la municipalité, ou n'en pas mettre du tout. J'ai entendu le ministre faire une profession de foi devant la Chambre et déclarer qu'il voulait interposer la commission entre les chemins de fer et le public.

M. LANCASTER: Dans l'article suivant dans lequel le ministre traite des fonds publics, il prend soin de restreindre la répartition à 20 p. 100, mais, dans celui-ci, il lui laisse toute latitude de faire ce que bon lui semble. Je suis d'avis que nous ne devrions pas accorder des pouvoirs aussi étendus à la commission. Nous devrions poser des principes et lui permettre de les appliquer, sans l'autoriser à rendre la loi applicable aux chemins de fer en ce pays.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne désirons pas éluder l'objection du représentant de Toronto-centre (M. Bristol). Je veux que la commission soit pleinement autorisée à ordonner qu'un croisement soit protégé, et à dire que la compagnie de chemin de fer paiera tous les frais, qu'elle en paiera une part et que la municipalité en paiera une autre part, vu que tous deux en paieront une part et qu'une autre part sera prise sur le fonds que nous créons. Si le comité croit que nous devrions insérer les mots "s'il en est" après le mot "répartition, j'y consens.

M. BRISTOL: On exprimerait la même pensée d'une façon plus claire en ajoutant

le mot "respectivement" après le mot "frais".

L'hon. M. GRAHAM: Je propose qu'on insère les mots "s'il en est ainsi," après le mot "répartition", et les mots "respectivement", après le mot "frais" dans la 17e ligne.

M. CONGDON: Je ne conçois pas que les mots "s'il en est" aient un sens à cet endroit, car il faut qu'il y ait une répartition ou un paiement.

M. LENNOX: Je crois que le mot "portion" devrait remplacer le mot "apportion" dans la version anglaise.

L'hon. M. GRAHAM: Je propose cette substitution.

(Les amendements sont acceptés et l'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 6.

M. LANCASTER: Je désirerais avoir une explication du ministre concernant cet article. L'inconvénient a trait aux chemins de fer qui se construiront à l'avenir. Vous empêchez les gens de construire des voies ferrées rivales en imposant un fardeau à ces dernières qui ne causent aucun tort. La compagnie qui se propose de construire un chemin de fer doit faire à ses propres frais et dépens ce que, d'après ma thèse, tous les chemins de fer devraient être tenus de faire. Cependant les chemins de fer déjà construits et qui sont les auteurs du mal recevront de l'aide des municipalités ou de la caisse établie par l'Etat, ou bien des deux. Je proteste contre ce projet de loi qui établit une inégalité de traitement. Il mettra obstacle à la construction de nouvelles voies ferrées. S'il est vrai que nous ne devons pas nous attendre que les chemins de fer existants protégeront les croisements à niveau à leurs propres dépens, vous imposez un injuste fardeau aux nouveaux chemins de fer dont vous autorisez la construction et qui feront concurrence aux autres.

Décréter que tous les passages à niveau des chemins de fer qui seront construits à l'avenir devront être protégés par les compagnies intéressées, mais qu'il n'y aura aucune protection sur les chemins de fer existants où les gens se font tuer ou blesser, à moins que la municipalité ou l'Etat ne supporte une part des dépenses, c'est une absurdité, je le déclare sans vouloir blesser personne. Tout chemin de fer qui se construira à l'avenir protégera ses passages à niveau entièrement à ses propres frais et dépens, parce qu'il est juste et raisonnable que, créant le danger, il fournira les moyens de l'éviter. N'est-il pas également juste et raisonnable que les chemins de fer existants, qui ont causé tant de pertes de vie,

fournissent les moyens d'éviter à l'avenir le danger qui menace le public? La question des droits acquis ne se présente pas, car les chemins de fer n'avaient pas le droit d'augmenter la vitesse et le nombre de leurs trains et d'accroître par là le nombre des accidents aux croisements à niveau.

On prétend que le président de la commission des chemins de fer a dit—je ne le crois pas—que 90 p. 100 de ceux qui sont tués à ces croisements sont victimes de leur propre négligence. S'il a fait cette assertion, il ignorait les faits, j'en suis certain, car elle est tout à fait inexacte. Les chemins de fer ont pu fournir des données statistiques tendant à la confirmer, mais ces renseignements sont erronés.

Sans tenir d'enquête ou se renseigner on déclare que des gens ont été victimes de leur propre négligence uniquement sur la foi d'hommes intéressés à exonérer la compagnie de chemin de fer. Si l'assertion qu'on prête au commissaire était vraie, ce serait de la négligence d'envoyer des enfants à l'école, de revenir de l'église chez soi à la nuit, de conduire une voiture au marché, enfin, d'aller n'importe où un train peut passer à une vitesse de 60 milles à l'heure sans que ceux qui fréquentent la voie publique en soient avertis. Nous sommes tenus d'entendre débiter de pareilles insanités! Il y a des pertes de vie parce que les trains circulent à une vitesse terrifiante sans avertir ceux qui se trouvent près des passages à niveau dangereux.

Je proteste contre cet article parce qu'il est illogique de déclarer que les chemins de fer qui causent le mal pourront continuer leurs ravages à moins que l'Etat ou la municipalité ne leur aide à protéger ces passages à niveau, tandis que les chemins de fer dont on a besoin pour pénétrer dans des régions nouvelles ne recevront pas d'aide, et devront protéger leurs passages à niveau entièrement à leurs propres frais et dépens. L'application de cet article aux chemins de fer qui ne sont pas encore construits est la meilleure raison que la Chambre puisse avoir de décréter que les chemins de fer existants devront supporter le même fardeau à l'égard de leurs passages à niveau.

(L'amendement est adopté.)

M. LENNOX: Je propose d'ajouter les mots suivants à la fin de l'article:

Où à tout endroit où une voie publique traverse un chemin de fer.

Nous nous sommes toujours servis de deux expressions.

L'hon. M. GRAHAM: Lorsqu'il existe une voie publique le chemin de fer doit la traverser.

M. LENNOX: Nous décrétons ici que la compagnie devra payer les moyens de pro-

tection fournis aux endroits où le chemin de fer traversera la voie publique; mais dans toute la loi, nous nous servons de l'expression contraire et nous devrions créer que la compagnie protégera à ses frais les endroits où une voie publique traverse le chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: L'inconvénient est que, si une voie publique était construite après le chemin de fer, la situation ne serait plus la même que dans le cas d'une voie ferrée qui traverse la voie publique. Si une nouvelle voie publique est établie, on doit laisser la commission déterminer la part des frais qui sera à la charge de chaque partie.

M. LENNOX: Je n'insisterai pas plus que de raison, mais il me semble que nous ne donnons pas à l'article toute la portée qu'il devrait avoir.

M. SEXSMITH: Lorsqu'un chemin de fer traverse une grande étendue de territoire non érigé en municipalité, le public sera responsable des frais de tous les croisements qui seront établis au fur et à mesure que le territoire se peuplera.

L'hon. M. GRAHAM: Non; cela dépendra entièrement de la commission. Mon honorable ami comprendra que cette disposition est juste. Un chemin de fer obtient la permission de traverser une partie du pays où il n'existe ni réserve viaire ni rien de semblable. Plusieurs années plus tard, on établit des voies publiques en travers de la voie ferrée. Il n'est pas injuste de s'en rapporter au jugement de la commission pour savoir quelle part des frais sera à la charge de chaque partie. Le présent article dispose qu'à l'avenir, lorsqu'un chemin de fer se construira en travers de chemins existants, il devra fournir à ses propres frais et dépens les moyens de protection.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne comprends pourquoi le ministre n'ajoute pas cette disposition comme un paragraphe de l'article 237 plutôt que de l'article 238 où il est question de nouveaux chemins de fer. Que veut dire l'expression "subordonnement à l'ordonnance de la commission?"

L'hon. M. GRAHAM: Cela veut dire que c'est à la commission de prescrire telle mesure de protection qu'il faut donner. La compagnie du chemin de fer pourrait vouloir mettre une cloche là où la commission jugerait qu'il faut des barrières. La commission dira quelle protection lui paraît suffisante. Quant à l'article auquel ce paragraphe viendra se joindre, nous discuterons cela plus tard. Je tiens à mettre cet article en vedette, pour qu'on ne le confonde pas avec aucun autre.

M. H. LENNOX.

Sur l'article 7 (crédit pour aider à pourvoir à la sûreté du public aux passages à niveau).

M. EDWARDS: Je voudrais que l'on ajoutât après le mot "avril" les mots "bien que la construction des ouvrages nécessaires ait été ordonnée avant ladite date." Il existe, me dit-on, un vieil axiome de droit qui dit que l'équité considère comme faites les choses qui doivent se faire. L'idée me vient que la commission pourrait bien faire passer cet axiome dans la pratique, et tenir pour déjà construit, bien qu'il ne le soit pas, un passage souterrain dont elle aurait ordonné la construction. Je pense, en disant cela, au tunnel que l'on exécute en ce moment à Kingston. On ne s'est mis à l'ouvrage que passé le premier avril, tandis que l'ordre de la commission datait de quelques jours avant cela. L'insertion des mots que je viens de proposer trouverait ici son application, et peut-être n'y a-t-il pas dans le pays d'autres cas comme celui-là. Le ministre des Chemins de fer m'accordera qu'il ne devrait être rien fait pour empêcher la municipalité du comté de Frontenac non plus que la municipalité de la ville de Kingston d'avoir part à ce fonds.

L'hon. M. GRAHAM: On se rappellera sans doute que l'ordre donné à cet occasion datait de quelques années déjà. L'ordre du mois de mars n'a été qu'une suite de l'autre, et je crois que mon honorable ami (M. Edwards) ne l'ignore pas. La difficulté ici vient de ce que, si nous ne précisons pas la date, il se trouvera qu'un grand nombre de cas tomberont dans l'exception. Il est dangereux, généralement parlant de modifier une loi générale en vue d'un cas particulier.

M. LENNOX: Est-ce que l'honorable ministre ne pourrait pas nous donner l'assurance qu'il sera fait comme le demande l'honorable député (M. Edwards)?

L'hon. M. GRAHAM: Ce sera à la commission des chemins de fer d'en décider. La proposition de l'honorable député donne ouverture à d'autres cas. J'ignore si de tels cas existent, mais je crois, qu'il y aurait danger à étendre comme on le voudrait cette disposition. Je ne répugne pourtant pas à la chose.

M. EDWARDS: L'article est fait pour s'appliquer aux passages à niveau existant ledit premier jour d'avril. Le passage dont je parle existait ce jour là. Ce que je crains, c'est que la commission n'ait l'idée de tenir ce passage pour non existant, parce qu'elle aura ordonné qu'on le fasse disparaître. L'amendement que je propose n'affectera nul passage à niveau n'existant pas le premier avril, non plus que ceux qui ce jour là auront été en partie supprimés; mais cela éviterait toute possibilité d'ar-

gutes du genre de celles dont je viens de parler. L'objet de cette subvention est d'aider à la suppression de ces passages dangereux, et le passage en question est, comme l'a dit le ministre des Chemins de fer, plus dangereux que ne le sont les trois cinquièmes de ceux que l'on rencontre dans les villes et les villages du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que la commission aurait le droit de régler cette affaire sans qu'il y ait besoin d'un changement dans la loi, et je n'y verrais pas d'objection. Si l'honorable député (M. Edwards) avait, comme moi, la responsabilité de la loi, il n'aimerait pas à faire de tels changements. Dans le cas qu'il mentionne, le passage à niveau existait le 1er avril, les travaux n'ayant pas été encore commencés. Cela étant, je crois que la commission a tout pouvoir de régler l'affaire.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre pourrait sans doute ajouter quelques mots dont l'application ne se pourrait faire qu'à ce cas particulier. Je crois qu'il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), savoir que cet article n'aurait pas d'effets rétroactifs et ne s'appliquerait pas à un ordre donné avant le 1er avril.

M. EDWARDS: Je ne vois pas en quoi cela pourrait faire tort à qui que ce soit si l'on ajoutait à l'article les mots que j'ai suggérés. Ce serait, il me semble, une injustice que d'exclure de l'application de la loi une décision rendue le 31 mars et d'y comprendre telle décision que l'on aurait rendue le lendemain.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que l'injonction fixe la part de frais que chacun aura à payer?

M. EDWARDS: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: En ce cas, l'honorable député doit comprendre qu'il faudra une nouvelle injonction.

M. EDWARDS: Pas nécessairement. Nous saurons, quand l'ouvrage sera fini, ce que nous avons à payer; mais nous espérons avoir notre part de ces \$200,000 pour le comté de Frontenac et la ville de Kingston. Bien plus, je crois que nous y avons droit. Ce n'est pas la faute du comté de Frontenac si ce tunnel n'a pas été construit il y a longtemps. Pour nous être présentés devant la commission peu de jours avant le 1er avril, il me semble injuste que l'on nous exclue du bénéfice de cet article. Si nous avions pu savoir que l'on s'arrêterait à cette date du 1er avril, il aurait mieux valu pour nous attendre au 2 pour cette injonction. Je ne vois rien de très raisonnable à demander que l'article nous réserve un recours dans le cas d'une injonction prise et d'un passage non modifié avant le 1er avril.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami doit voir que ce serait là demander à la commission de rendre une nouvelle ordonnance. La commission serait autorisée par là à changer un ordre déjà donné. Je ne répugnerais pas à suggérer à la commission de prendre la chose en considération. Mais elle devra indubitablement prendre un nouvel arrêté quant à la répartition des frais, si l'on doit avoir part à cet argent.

M. CONGDON: Je suppose bien que le passage en question serait regardé comme étant celui qui existait le 1er avril, à moins que l'injonction n'ait exigé que les changements fussent complétés avant cette date, et, en pareil cas, in devra avoir égard aux circonstances.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: J'ai ici un amendement à la première partie de cet article, savoir qu'après le mot "pouvoir", page 4, ligne 20, soient insérés les mots "par des travaux actuellement exécutés."

M. LENNOX: Qu'est-ce que cela signifie?

L'hon. M. GRAHAM: Cela signifie que nous n'aidons point à l'entretien ni au fonctionnement. Nous voulons qu'il soit bien compris que l'aide donnée par le Gouvernement se limite aux dispositions actuellement prises pour protéger le public.

M. LENNOX: Est-ce que le ministre s'est enfin décidé à autoriser l'application de cette loi à des choses telles que des barrières et des cloches?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. J'ai débattu toutes ces questions à fond avec le président de la commission.

M. LANCASTER: Le président de la commission des chemins de fer aime naturellement à se faire donner tous les pouvoirs possibles. Il n'a guère souci des droits spéciaux des autres, du moment qu'il peut prendre à pleines mains dans un fonds que l'on met à sa disposition. C'est au Parlement que le public fera remonter l'injustice commise par l'application des lois dont il est responsable. Cette responsabilité, je crois, qu'il n'en faudrait pas charger la commission. Ayons garde que le peuple ne nous accuse de faire une responsabilité qui nous incombe. Toute cette loi des chemins de fer a été élaborée en vue de rejeter sur la commission une responsabilité qui nous effraie. De fait, c'est la commission qui non seulement administre la loi, mais la fait elle-même. Ainsi le ministre autorise la commission à taxer à son gré, les municipalités pour les frais des dispositions à prendre en vue de protéger le public contre les accidents qui pourraient se produire aux passages à niveau. Ce droit de taxer, le ministre dit qu'il s'appliquera à tout ouvrage que la commission enjoindra de faire

A cet égard, la commission aura des pouvoirs plus étendus qu'un maire et des échevins. Le maire et les échevins ont des pouvoirs très restreints, définis par la loi municipale, tandis que la commission des chemins de fer, émanation du pouvoir central, se voit conférer les pouvoirs les plus étendus; elle peut faire payer à une municipalité les frais faits pour protéger la vie des gens mise en danger par les trains qui passent dans ses limites, et sans même supprimer le danger en ordonnant la reconstruction de la voie.

M. A. H. CLARKE: Il y a nombre de municipalités où il est à peu près impossible de pratiquer un passage souterrain à cause que le sol ne présente aucune inégalité. Je connais des cas où l'ordre donné de pratiquer dans le terrassement des ouvertures pour l'écoulement des eaux n'a pu être exécuté; ce qui nécessiterait l'installation à cette fin d'appareils coûteux qui augmenteraient considérablement la dépense.

L'amendement est adopté.

Article 7, paragraphe 2.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: On m'a remis une motion demandant que soit retranchés dans la dernière ligne les mots "tel qu'énoncé ci-après" pour les remplacer par les suivants:

Sujet aux restrictions ci-après établies, et pour les frais seulement, non compris ceux de l'entretien et du fonctionnement des ouvrages actuellement exécutés pour les fins spécifiées dans le paragraphe premier du présent article.

M. R. L. BORDEN: Devons-nous comprendre que si l'administration centrale ne contribue qu'aux frais de premier établissement, les municipalités pourront être obligées à contribuer à l'entretien?

L'hon. M. GRAHAM: Nous n'apportons pas de modifications à la loi en ce qui regarde les municipalités.

En réalité, la commission ordonne, par exemple, dans les villes et les cités, qu'une personne soit engagée, et qu'à cause des circonstances spéciales, les municipalités payent une partie des frais. Nous tâchons de ne pas changer aucun des pouvoirs que possède la commission entre les municipalités et les chemins de fer, car ces pouvoirs ont donné satisfaction de part et d'autre. Mais, nous voulons protéger notre propre contribution, afin que notre contribution ne soit pas affectée aux frais d'entretien et d'exploitation.

M. LENNOX: En pratique, cette disposition est sans effet.

M. EDWARDS: Est-ce l'intention de laisser la répartition de ces fonds entre les compagnies de chemins de fer et les municipalités à la discrétion de la commission?

M. E. A. LANCASTER.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. EDWARDS: Si c'est l'intention, je proteste. Je crois que les municipalités ont assez contribué aux chemins de fer du pays. Je pose en principe que le Parlement devrait tâcher de soulager les municipalités, et que la commission ne devrait pas être laissée libre de répartir ces frais.

M. LANCASTER: Cet article n'a d'autre effet que de soulager les chemins de fer. Le public continuera à payer comme auparavant. La commission donnera un ordre, mais il est probable que le public n'en sera que plus lourdement imposé, car cet article statue que les municipalités et le gouvernement fédéral contribueront un certain montant pour aider les compagnies à parer aux dangers qu'elles ont créés. Si vous voulez convertir le public à la doctrine de la nationalisation, vous faites des lois qui aboutiront à ce résultat. Le public se dira que s'il est obligé de payer pour se soustraire aux dangers que créent les compagnies de chemins de fer, il vaut autant posséder les chemins de fer. Le public sera imposé tant par la province, par le Dominion que par les municipalités, et les chemins de fer continueront comme d'habitude à circuler au niveau des routes et à tuer le monde, et la présente loi n'aura pour tout effet que d'imposer sur le public une plus lourde part du fardeau des chemins de fer, tandis que les compagnies encaisseront les profits, et le public paiera les frais pour le plaisir de voir passer les trains. Le seul remède à cela est la nationalisation absolue des chemins de fer.

Sur le paragraphe 3 de l'article 7 (répartition de l'argent par la commission).

L'hon. M. GRAHAM propose:

Que le paragraphe 3 soit modifié par la suppression du mot "effectif" après le mot "coût", dans la quatrième ligne, et par l'insertion du mot "effectifs" avant le mot "construction", dans la même ligne dudit paragraphe.

M. LANCASTER: Le ministre ne croit-il pas qu'il devrait statuer que la commission ne doit pas imposer plus de 20 p. 100 sur les municipalités, puisqu'il fixe cette restriction dans le cas du gouvernement fédéral? C'est bien bel et bon de faire des lois sans se soucier de quelle façon nous affectons certains intérêts que nous ne représentons pas ici spécialement. Nous n'avons à nous occuper ici que d'affaires fédérales, mais lorsque nous sommes appelés à traiter de questions qui affectent les provinces et les municipalités, nous devrions nous abstenir de donner à la commission le pouvoir de taxer les municipalités à sa guise. Je ne proposerai pas un amendement, car je suis complètement opposé à ce que les municipalités contribuent quoi que ce soit là où les voies ferrées passent encore au

niveau des chemins. Mais je fais appel au ministre. Il dit que le gouvernement ne doit pas contribuer plus de 20 p. 100 des fonds publics. Est-ce une loi équitable qui limite à 20 p. 100 la contribution du Trésor public, tandis qu'elle ne place aucune restriction sur le montant qui peut être exigé à une municipalité? Supposons que la commission ordonne à une municipalité de payer 50 p. 100, et que le Trésor public paye ses 20 p. 100. C'est dire que le chemin de fer s'en tirera avec 30 p. 100. Le ministre n'aura-t-il pas honte de sa loi quand il s'apercevra qu'une telle ordonnance aura été donnée? Pourquoi ne pas statuer que la municipalité ne sera jamais appelée à défrayer plus que la part de contribution du Gouvernement.

M. EDWARDS: Si nous obtenons, pour le passage que j'ai mentionné, une part quelconque de cet argent, ce que j'espère encore, et si la commission des chemins de fer divise le montant de \$5,000 dans la même proportion qu'elle répartit le coût de la construction d'un passage souterrain—ce qu'il est raisonnable de croire—la compagnie recevra environ \$3 pour chaque fois \$2 que la municipalité de Kingston et celle de Frontenac recevront. De cette façon, comme l'a dit l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), le public canadien contribuera tout le montant de \$5,000 affecté à ce travail. Il se fait rembourser \$2,000 et contribue \$3,000 pour aider à la compagnie.

M. LANCASTER: Comment perçoit-il ce remboursement?

M. EDWARDS: La commission a le pouvoir de lui rembourser une partie de cet argent. Il se fait rembourser une partie de son argent et paye \$3 au chemin de fer quand il en retire \$2.

Sur le paragraphe 5.

L'hon. M. GRAHAM: Je propose de modifier cette disposition de façon à ajouter le mot "comté" après le mot "village", et la phrase se lit alors ainsi:

De même qu'une cité, une ville, un village, un comté, un township ou une paroisse légalement constitués.

M. SEXSMITH: Je ne vois rien dans le projet qui donne le pouvoir à la commission de placer la responsabilité sur aucune municipalité autre que celle que traverse la ligne.

L'hon. M. GRAHAM: L'article 59 y pourvoit.

(L'amendement est adopté.)

Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.

Sur l'article 9.

L'hon. M. HAGGART: De quelle façon cet article affecte-t-il la responsabilité du chemin de fer?

L'hon. M. GRAHAM: La responsabilité se limitait à certains objets déterminés, mais à présent, le mot "biens" rend la compagnie responsable de tous les dommages, quand il y a destruction de biens quelconques.

M. LANCASTER: J'ai toujours prétendu que la compagnie doit être tenue responsable de tous les dommages qu'elle cause, soit aux biens ou autrement. Le ministre ne croit-il pas qu'il conviendrait en principe de tout comprendre sous le titre de "biens quelconques"? Pourquoi la veuve ne pourrait-elle pas recouvrer des dommages pour la mort de son mari causée, par exemple, par un incendie allumé par la faute de la compagnie? Celle-ci est bien responsable pour la mort d'un cheval.

L'hon. M. GRAHAM: Le comité des chemins de fer s'est déjà par deux fois prononcé en faveur de cet amendement, et je l'ai inséré dans le projet de loi.

Sur l'article 11.

L'hon. M. GRAHAM: Je propose que le texte suivant soit inséré comme article 11:

La loi des chemins de fer est modifiée par l'insertion des dispositions suivantes:

5a) Les dispositions de cette loi s'appliquent à:

a) Toute compagnie de chemin de fer constituée ailleurs qu'au Canada qui possède, dirige, exploite ou fait circuler des trains ou du matériel roulant sur une ligne de chemin de fer quelconque au Canada, qu'elle la possède, l'administre, la loue ou l'exploite, ou que dans aucun cas telle possession, administration, location ou exploitation est acquise par voie d'achat, de bail, de convention, de contrôle d'actions ou de quelque autre moyen que ce soit;

b) Toute compagnie de chemin de fer exploitant ou faisant circuler des trains entre un endroit quelconque aux Etats-Unis et un endroit quelconque au Canada.

M. LENNOX: Quel est l'effet de cette clause?

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de donner à la commission le pouvoir de régler le tarif des chemins de fer américains circulant au Canada. Plusieurs chemins de fer des Etats-Unis ont obtenu un droit de circulation sur des lignes canadiennes ayant une charte provinciale et au moyen de certains procédés familiaux au monde des chemins de fer, ils se soustraient ainsi à l'application de cette loi. Je ne suis pas sûr que cet article apportera remède, mais si je ne réussis pas, j'ai autre chose en vue qui réussira, je crois. Dans l'intervalle, j'ai l'espoir que cette disposition en atteindra plusieurs sur lesquels la commission n'a pu encore exercer sa juridiction, vu que ces compagnies allèguent qu'elles ne circulent pas au Canada ou y circulent en vertu d'une charte provinciale.

M. LANCASTER: Il me semble que cette disposition a trait à plusieurs objets déjà visés dans l'article 6, de sorte que ces deux articles se combattent. Vous devriez refaire ces deux articles qui, dans le texte actuel, paraissent se contredire.

M. CONGDON: Je puis indiquer un cas où, je l'espère, cet article s'appliquera. Le chemin de fer de la passe Blanche au Yukon possède la majorité des actions de plusieurs compagnies. Il comprend en premier lieu un chemin de fer autorisé par le gouvernement des Etats-Unis; en deuxième lieu, un chemin de fer autorisé par la législature de la Colombie-Anglaise; en troisième lieu, un chemin de fer autorisé par le Parlement. Le résultat est que la commission est presque incapable d'exercer aucun contrôle sur son tarif. Il est parfaitement établi que la commission devrait pouvoir réglementer son tarif. Le plus bas prix pour le transport d'une tonne de marchandises entre Puget-Sound et Dawson est \$50; le maximum est \$200. Sur la partie qui s'étend de Puget-Sound à Skagway, le prix varie entre \$5 et \$7 la tonne seulement, et sur la partie comprise entre Whitehorse et Dawson, le prix est de seulement \$10 ou \$12 la tonne, de sorte que la différence est imposée par la compagnie pour un parcours de 110 milles entre Whitehorse et Skagway. La commission a fait une enquête et était prête, je crois, à déclarer ce tarif exorbitant, mais une partie de la ligne se trouvant en partie autorisée par une charte de la Colombie-Anglaise, elle n'avait aucune juridiction.

Au sujet de cette partie du chemin de fer, j'ai écrit à l'honorable M. McBride, premier ministre de la Colombie-Anglaise, qui a répondu qu'il approuverait toute législation dont le but serait de placer cette partie du chemin sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada.

(L'article 11 est adopté).

Sur l'article 12.

L'hon. M. GRAHAM: Cet article dit seulement que le rapport de la commission doit être déposé sur le bureau de la Chambre dans les deux mois après l'ouverture de la session.

(L'article est adopté).

Sur l'article 13.

M. LANCASTER: C'est un article sujet à discussion, parce que la Chambre a déjà par quatre fois adopté une loi d'un principe contraire. Le Parlement a déjà exprimé une opinion toute différente, et par cet article on adopterait l'amendement du Sénat. Cet article soulèvera nécessairement beaucoup de discussion avant que la Chambre l'adopte tel qu'il est rédigé.

L'hon. M. GRAHAM: Naturellement le Gouvernement désire beaucoup faire adop-

M. G. P. GRAHAM.

ter ce bill pendant la présente session. Nous avons discuté pendant deux heures et demie au moins cet après-midi la question même dont parle mon honorable ami. Je veux lui faire remarquer que nous avons simplement ajouté à l'ancienne loi l'amendement du Sénat, et cet article, qui va plus loin, je crois, que n'allait le bill de mon honorable ami.

Si un accident sérieux arrive à une traverse, je propose que cela soit considéré comme preuve 'prima facie' que la traverse est dangereuse et doit être protégée. La commission n'aura pas à s'occuper de traverses de ce genre. Nous modifications ensuite la loi de façon à ce que lorsque la commission n'ordonne de protéger une traverse, les trains devront modérer leur vitesse à cet endroit tant que l'ordre de la commission n'aura pas été exécuté. Mon honorable ami prétend que cela permettra à la compagnie d'éviter la loi en faisant marcher ses trains à petite vitesse le temps qu'elle voudra. Mais la commission pourra obliger la compagnie à se conformer à ses ordres dans l'espace de trente jours, ou à s'exposer à être punie. Je crois que nous avons pourvu à la situation aussi bien que possible. La Chambre a adopté trois ou quatre fois le bill connu sous le nom de loi Lancaster, il est vrai; mais nous n'avons pas alors entrepris la tâche plus étendue de régler toute la question des traverses à niveaux. J'ai essayé de prévoir aussi bien que possible tous les cas que l'on m'a signalés, et des hommes éminents avec lesquels j'ai discuté cet amendement semblent croire qu'il pourvoit à tous les cas. Le bill a été libellé d'une façon large. Il ne satisfera peut-être pas les désirs de tout le monde; jamais un bill n'a satisfait tout le monde. J'ai essayé à satisfaire autant que possible les désirs de tout le monde, et si nous voulons que ce bill devienne loi à cette session, nous ne pouvons le retarder beaucoup plus longtemps, à moins de l'abandonner tout à fait.

M. LANCASTER: Dans ce cas-là, vaut mieux l'abandonner que d'adopter à la hâte des lois simplement pour le plaisir de faire des lois. Celle-ci ne sera d'aucun avantage au peuple. Elle vaudra des centaines de milliers de dollars par année aux chemins de fer et est faite réellement à leur avantage. Tout d'abord, la loi se contredit elle-même. Il y a trois articles qui se suivent concernant la partie des citées, villes et villages où la population est dense, qui se contredisent les uns les autres et créent de la confusion. Le Sénat, au lieu d'adopter l'article tel que la Chambre l'avait voté, en supprimant complètement le premier article, en a ajouté un autre, et maintenant nous en ajoutons un troisième, et le résultat est que nous n'avons que ce que nous avions déjà dans la loi des chemins de fer, sous une bien meil-

leure forme. Si un chemin de fer est obligé de se conformer à certaines règles contenues dans la loi des chemins de fer, il est obligé d'obéir quand la commission le lui ordonne. Nous disons aujourd'hui qu'à moins que les chemins de fer ne réduisent la vitesse de leur convoi à 10 milles de l'heure, il faudra qu'ils obéissent à la commission lorsque celle-ci leur ordonnera de protéger une traverse.

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne disons pas cela.

M. LANCASTER: Ce sera le résultat de cette loi. L'amendement ajouté par le Sénat était déjà assez mauvais, mais maintenant le ministre en ajoute un troisième; il semble croire que, en multipliant les mots il impose de nouvelles conditions aux chemins de fer, tandis qu'il crée seulement la confusion à leur avantage.

L'hon. M. EMMERSON: Je m'objecte à la manière dont cet article est libellé parce qu'il est possible qu'une traverse soit très dangereuse et cependant, par une intervention de la Providence, qu'il n'y ait pas eu d'accident à cet endroit, et ce bill ne s'appliquera qu'aux traverses où il y a eu des accidents sérieux. Je préfère le bill que nous avons adopté il y a quatre ans, celui que nous appelions le bill Lancaster, il est vrai, mais il n'était pas l'œuvre de mon honorable ami de Lincoln seul; l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux), le ministre de la Justice (M. Aylesworth), feu Dr Stockton, M. Lennox et moi-même y avons travaillé. Nous avons apporté tous beaucoup d'attention dans la préparation de ce bill et je crois que nous devrions remettre la discussion sur cet amendement qui nous est proposé. Je demanderai qu'il soit remis à plus tard pour étude ultérieure.

M. R. L. BORDEN: Je demanderai au ministre de porter son attention, lorsque nous discuterons de nouveau cet amendement, sur la similitude qui existe entre la première partie de l'amendement du Sénat et le premier paragraphe de l'article qu'il modifie. Les deux semblent arriver au même objet par des mots différents, et cela apportera nécessairement quelque confusion.

Il y a peut-être quelques petites différences que je n'ai pas vues, mais il m'a semblé que les deux articles étaient absolument semblables.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 185), déposé par M. Parent, constituant la Catholic Church Extension Society of Canada;

Le 2e (n° 170), déposé par M. G. Taylor, relatif à la Brockville, Westport and Northwestern Railway Company.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Gouvernement civil, ministère de l'Intérieur, traitements, \$762,143.77.—Dépenses casuelles, \$82,000.

M. MONK: Ce crédit a-t-il quelque rapport avec le service extérieur?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Je dois expliquer qu'il y a eu 504 fonctionnaires du service extérieur qui sont entrés dans le service intérieur, et dont les traitements réunis s'élèvent à \$501,551.29.

M. MONK: Il n'y a rien dans ce crédit pour les traitements des agents d'immigration?

L'hon. M. OLIVER: Ce crédit renferme les sommes nécessaires pour payer le personnel d'immigration établi à Ottawa, mais non pas de ceux en dehors de cette ville.

M. BLAIN: Combien de commis additionnels ont été nommés l'année dernière?

L'hon. M. OLIVER: Il y a eu 114 nominations pendant l'année 1908, mais si l'on tient compte des vacances causées par la mort, retraites ou autres causes, l'augmentation totale dans le nombre d'employés est de 53.

M. BLAIN: Quel est le traitement le plus élevé?

L'hon. M. OLIVER: \$1,200.

M. OWEN: Quelles sont les dépenses casuelles?

L'hon. M. OLIVER: Il y a le prix des livres des différentes agences à l'usage des différents bureaux, papier spécial pour brevets, machines à écrire et papier nécessaire dans le service intérieur et la réparation de ces machines coûtent tous les ans une assez forte somme.

M. LAKE: Le ministre a dit que cette forte augmentation de \$500,000 était due au transfert des employés du service extérieur dans le service intérieur. Ce changement n'entraînera-t-il pas une diminution dans le crédit voté pour les terres fédérales et l'immigration?

L'hon. M. OLIVER: Le crédit pour les terres fédérales sera augmenté, parce que les employés du service extérieur de ce département feront à l'avenir partie du service intérieur.

M. LAKE: Et c'est la même chose pour le département de l'Immigration?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Je crois que l'on a augmenté les traitements d'un très grand nombre d'employés dans le service extérieur à la veille de leur entrée dans le service intérieur au premier septembre. Le ministre voudra-t-il nous dire combien sur ce nombre de 505 qui ont été transférés dans le service intérieur ont obtenu une augmentation de traitement avant le premier septembre, et expliquer en même temps le principe d'après lequel la chose a été faite?

L'hon. M. OLIVER: On a augmenté le traitement de 196 employés du service extérieur peu de temps avant leur entrée dans le service intérieur. Sur ce nombre, 52 étaient dans le département des terres domaniales, deux dans le service des terres des écoles, 119 dans celui du fonds capitalisé, 17 dans l'immigration et 6 dans le service des frontières. Le principe d'après lequel ces augmentations ont été faites a été qu'il fallait pourvoir aux besoins du service et faire face aux nouvelles conditions créées par la loi du service civil, qui allait entrer en vigueur. On remarquera que le très grand nombre de ces augmentations, 119 sur 186, ont été faites dans le service payé sur le fonds capitalisé des terres, en d'autres mots, le service des études topographiques. Les employés dans le service topographique sont presque entièrement des hommes techniques, des hommes qui doivent nécessairement avoir reçu une éducation collégiale ou équivalente. Afin d'obtenir les services de tels hommes, l'arpenteur général a fait avec eux une convention spéciale, par laquelle il s'est engagé à leur donner \$900 pour commencer. Après deux années d'expérience, ou un service assez long pour démontrer leurs qualités, on les a augmentés à \$1,200. Plus tard, ils reçurent d'autres augmentations à la discrétion du ministre, à part l'augmentation régulière annuelle. Lors de la mise en vigueur de la loi du service civil, nous avions dans le service un certain nombre de ces employés qui étaient entrés à ces conditions, et si lorsque la loi du service civil est entrée en vigueur, ces hommes n'avaient eu que \$900 de traitement, ils n'auraient pas pu recevoir plus que l'augmentation annuelle prévue par la loi, et dans cette classe le maximum de l'augmentation est de \$50. Dans ces circonstances, les conditions de leur engagement auraient été violées. Non seulement nous aurions rompu notre engagement à leur égard, mais nous n'aurions pas pu les conserver au service du pays.

Par conséquent, afin de satisfaire à cette condition, en ce qui concerne les 119 membres du personnel du service topographique, l'augmentation a été effectuée et cela afin de remplir l'engagement pris vis-à-vis des membres de ce personnel, à leur entrée au ministère et en outre, afin que le ministère ne perdît pas le bénéfice de leurs services. Quant aux autres branches, l'explication est analogue.

M. F. OLIVER.

L'hon. M. FOSTER: Les éclaircissements donnés par le ministre sont de nature fort vague, et cette explication pourrait s'appliquer à bon droit à quelques membres du personnel. En examinant le tableau des augmentations qui a été déposé sur le bureau, en réponse à une question posée par un député, tableau au sujet duquel il a déjà surgi un débat, il me semble que cette explication ne saurait être valable pour l'ensemble du personnel. Ce qu'il y a de singulier ici, c'est que cette augmentation est attribuée à un bon nombre d'employés qui ne sont pas des fonctionnaires techniques; en réalité, cette augmentation a dépassé les limites du service; elle s'est même répartie dans une généreuse proportion parmi le personnel représenté par l'autre sexe. Il semble s'être effectué une série d'augmentations, quelques-uns de ces fonctionnaires ayant bénéficié d'une double augmentation, et cela à différentes dates. La description donnée par le ministre et qu'il a appliquée aux membres du personnel du service topographique ne semble pas s'appliquer à tous ces fonctionnaires. La totalité des augmentations accordées à ces employés du dehors s'élève à \$42,500 ou un peu davantage. On a doublé plusieurs de ces augmentations. Comment le ministre explique-t-il la chose?

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député pourrait-il nous citer un exemple?

L'hon. M. FOSTER: Si le ministre veut se reporter au hansom du 4 février, ou figure son propre tableau, il trouvera une liste de quatre ou cinq pages, où figurent bon nombre de ces employés. Mais je vais lui citer deux ou trois exemples. Voici un employé touchant déjà \$850 d'appointements et qui, le 27 août, reçoit une augmentation de \$50. Le 27 août, le même jour, il toucha une augmentation de \$300, ce qui porte ses appointements à \$1,200. C'est là une forte augmentation à donner à un commis qui, à ce moment, touchait \$850 d'appointements. Son nom est Cohoon. Je ne connais pas un seul de ces employés. Vient ensuite M. Featherston qui touchait \$850 d'appointements et qui, le 2 juillet, obtient une augmentation de \$350. Le 27 août, on relève de \$400 le chiffre de son traitement, soit \$750 d'augmentation donnée à un commis qui, au début, travaillait pour une rémunération de \$850, c'est-à-dire qu'on a presque doublé son traitement. Puis on le transfère dans la classe "A". Comment explique-t-on ces deux faits? Voilà en apparence d'énormes augmentations équivalant à la nomination de deux employés.

L'hon. M. OLIVER: Quant à M. Featherston, il avait été employé au service de l'enregistrement et il touchait \$850 d'appointements. Il devient nécessaire d'obte-

nir un autre commis au bureau du ministre et M. Featherston fut appelé à cette charge, à titre d'essai, afin qu'on pût constater s'il pourrait satisfaire aux conditions.

Il nous donna pleine et entière satisfaction et comme nous tenions à le conserver au bureau et qu'il s'agissait de travaux beaucoup plus onéreux que la besogne ordinaire d'un service d'inscription, nous crûmes qu'il importait de reconnaître par une généreuse rémunération le travail et le service. Du moment que la loi du service civil n'était pas encore entrée en vigueur et qu'il n'y avait pas de loi régissant d'une façon absolue les augmentations, il n'était pas nécessaire de majorer aussi rapidement ce traitement; car le conseil avait la faculté d'accorder une augmentation.

Mais, du moment que la loi du service public est devenue en vigueur, cette faculté nous a été enlevée. En réalité, M. Featherston est attaché au bureau du ministre à titre spécial et comme employé de confiance et à moins de recevoir l'augmentation rapide mentionnée par l'honorable député avant l'application de la loi du service civil, cet employé se serait trouvé dans l'impuissance d'obtenir cette augmentation ou bien il lui aurait fallu attendre bien longtemps pour la recevoir. L'honorable député en conviendra, il faut payer les services d'après leur valeur et quand un fonctionnaire rend des services d'une importance spéciale, il faut savoir le rémunérer en conséquence. C'est sur ce principe que nous sommes basés pour accorder cette augmentation à M. Featherston.

L'hon. M. FOSTER : Quand M. Featherston est-il entré au service de l'Etat et qu'a-t-il donc fait de si important?

M. OLIVER : Il est entré au service, le 27 avril, 1905. Il était employé au bureau de l'enregistrement.

L'hon. M. FOSTER : Quel était le chiffre de ses appointements, au début?

L'hon. M. OLIVER : \$500.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre, affirme que lorsqu'on constate qu'un employé rend de bons services, il faut le rémunérer en conséquence. Voyons donc l'évolution rapide qui s'est effectuée; en 1905, trois ans avant l'établissement de cette loi, M. Featherston entre au service avec \$500 d'appointements. En 1908, son traitement est porté à \$800. En 1908 encore, son traitement est de nouveau porté à 850. Le 2 juillet on y ajoute \$350. Les choses marchent si rondement qu'entre la période du 2 juillet, 1908, et du 27 août 1908, il s'est montré digne d'une augmentation de \$400 dans l'espace de vingt-quatre heures: Voici un employé qui, en 1905, entre au service avec \$500 d'appointements et en quatre ans il obtient

\$1600, puis il est classé dans la division qui lui permet d'atteindre le maximum de \$2,100. Le ministre n'a donné aucune explication. Il s'est contenté de dire qu'on est allé chercher cet employé au service d'enregistrement pour le transférer au bureau du ministre, où il est chargé d'un travail plus important. Quand bien même il eût été sous-chef, il vous eût été à peine possible de le faire bénéficier d'aussi immenses augmentations. Quelle besogne fait-il donc pour mériter pareil avancement?

L'hon. M. OLIVER : En réalité, il est le secrétaire particulier du ministre. Le titulaire de cette fonction a vu ses forces décliner et il a fallu lui confier quelque besogne à l'extérieur. Il se trouvait dans l'impuissance de remplir cette charge et il fallut lui trouver un substitut. M. Featherston s'est bien acquitté de la tâche et il nous donne encore pleine satisfaction. Il m'a donc semblé qu'il avait droit à notre considération.

L'hon. M. FOSTER : M. Featherston remplit-il réellement la charge de secrétaire particulier ou bien le titulaire est-il encore en fonction?

L'hon. M. OLIVER : Le titulaire conserve encore sa charge, mais M. Featherston remplit la fonction, durant l'absence du titulaire provoquée par le délabrement de ses forces.

L'hon. M. FOSTER : Le titulaire sans doute touche ces appointements, pendant son absence?

L'hon. M. OLIVER : Il n'a pas de congé, mais il fait une besogne importante au dehors, bien que ce ne soit pas le travail de secrétaire particulier.

L'hon. M. FOSTER : Touche-t-il le traitement d'un secrétaire particulier pour la besogne qu'il fait à l'extérieur?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Cela est quelque peu irrégulier. A mon avis, quand vous allez chercher un homme à l'extérieur, pour remplacer votre secrétaire privé, et que vous donnez à votre secrétaire un travail à faire au dehors, il ne convient pas de lui payer des appointements attribués au secrétaire particulier, pendant qu'il travaille ainsi à l'extérieur. Au demeurant, c'est quantité assez négligeable. Mais voici le fait à retenir ici: cet employé est entré au service, en 1905, avec \$500 d'appointement, il touche aujourd'hui \$1,600 et ses appointements s'accroîtront jusqu'au maximum de \$2,100. A mon avis, cela est injustifiable. Vient ensuite M. Reiffestein qui touchait \$1,800. Le 6 août, vous avez majoré son traitement de \$100 et le 27 août vous y avez ajouté \$200, ce qui porte le chiffre de sa rémunération à \$2,100 et c'est là une importante augmenta-

tion. Pourquoi a-t-on ainsi majoré le traitement de M. Reiffenstein?

L'hon. M. OLIVER: M. Reiffenstein est au service du ministère depuis le 1er janvier 1889. Il est arpenteur des terres fédérales et il était employé au ministère, à titre de dessinateur. Il est entré au service avec \$750 d'appointements. C'est un fonctionnaire de grand mérite, et il porte certaine responsabilité. Comme il appartenait au service extérieur, il n'avait pas reçu l'augmentation de traitement à laquelle il avait droit et qu'il aurait reçue, s'il eût été au service intérieur. Maintenant qu'il se trouve attaché au service intérieur, il importe de reconnaître ses états de service et son mérite.

L'hon. M. FOSTER: C'est là seulement un des aspects de la question. Le ministre compte au sein de son ministère nombre de serviteurs fidèles qui sont entrés au service de l'Etat avant 1889, qui ont fidèlement rempli leurs devoirs, ont donné pleine et entière satisfaction à leurs supérieurs, se sont conduits avec toute l'intégrité possible, depuis l'époque de leur entrée au service jusqu'aujourd'hui et cependant, ils ont dû se contenter de l'augmentation annuelle de \$50 durant une certaine période, augmentation qu'on leur a même parfois refusée et ces employés ne touchent pas d'appointements d'un chiffre aussi élevé que le traitement de M. Reiffenstein. Ce monsieur est transféré à la classe où il obtient \$2,100, soit une augmentation de \$300 ajoutés à ses \$1,800. S'il eût été au service extérieur, après être entré en 1889 et qu'il eût obtenu le maximum de sa classe, alors qu'il touchait un traitement de \$1,800, c'eût été un avancement fort appréciable, en réalité.

Le ministre fait choix d'un fonctionnaire auquel il accorde un rapide avancement; il le fait entrer au service intérieur sous le nouveau régime datant du 1er septembre, de façon à ce qu'il puisse toucher une augmentation et ainsi on lui crée une situation supérieure à celle de centaines de fonctionnaires qui ont suivi la filière ordinaire, se sont conformés à tous les règlements administratifs, ont servi l'Etat avec fidélité et intégrité; or, je le déclare, c'est ainsi qu'on sème le mécontentement dans tous les rangs du personnel administratif. Dans le ministère auquel préside le ministre (M. Oliver) au département des Travaux publics et au département de l'Agriculture, on a abusé de la chose. Dans ces trois ministères, probablement quatre cents fonctionnaires ont reçu pareille augmentation, de façon à pouvoir passer aux classes supérieures; et aujourd'hui, ces employés sont attachés au service régulier, sans avoir fait preuve de plus d'aptitudes, sans compter autant d'états de services, sans avoir déployé plus

M. G. E. FOSTER

de fidélité que les anciens employés régulièrement nommés, et cependant les nouveaux venus touchent des traitements d'un chiffre supérieur à ceux de leurs devanciers. Cette situation crée au sein du personnel administratif l'impression d'une injustice et le ministre lui-même éprouverait ce sentiment, s'il était victime d'une pareille injustice. Je n'exagère absolument rien en affirmant que la besogne ainsi accomplie, surtout au sein de ces trois départements, est loin d'avoir tourné au bénéfice du service public. Quand M. Umbach est-il entré au service?

L'hon. M. OLIVER: Le 26 mai 1893, avec un traitement de \$900; il est dessinateur.

L'hon. M. FOSTER: Il a touché une augmentation de \$50 en juillet et le 27 août une augmentation de \$250, ce qui a suffi pour lui donner un traitement de \$1,600 et lui permettre d'entrer dans la classe partant du minimum de \$1,600 et atteignant le maximum de \$2,100.

C'est un progrès rapide, et il a été réalisé par le moyen mécanique de l'addition de \$250 à son traitement, peu de temps après la mise en vigueur de la loi, et des centaines d'employés réguliers qui ont des services plus longs et également bons se trouvent hors rangs et déclassés. Quand M. Turcotte a-t-il été employé et à quel traitement?

L'hon. M. OLIVER: Le 1er octobre 1906 au traitement de \$500 et on lui a accordé une augmentation de \$100 le 27 août, portant ainsi son traitement à \$600.

L'hon. M. FOSTER: Et le ministre oublie de mentionner que le 26 août, le jour précédent, on lui a accordé une augmentation de \$200. En 1906, il est nommé à \$500; en 1908 il obtient \$600, puis le 26 août avant l'application de la loi nouvelle, on lui donne une augmentation de \$100, portant ainsi ses appointements à \$900 et le plaçant dans une classe qui rend possible son élévation à \$1,200 ou \$1,600 suivant le désir du ministre ou du sous-ministre. C'est un exemple flagrant de la rapidité extraordinaire de promotion obtenue simplement par la volonté ou la fantaisie d'un fonctionnaire inférieur du département ou du ministre lui-même. Combien y a-t-il d'employés qui sont entrés au service vingt ans, ou dix ans ou quinze ans avant que M. Turcotte ait jamais employé une plume au service du pays et qui, depuis lors, jusqu'à maintenant, ont été appliqués fidèlement et consciencieusement à leur travail et qui, aujourd'hui, ne reçoivent pas davantage que M. Turcotte. Quelle explication peut-on donner pour justifier cette augmentation extraordinaire?

L'hon. M. OLIVER: Je puis seulement déclarer que le principe général sur lequel il s'est basé pour accorder les augmentations a été la reconnaissance des services et de l'habileté à remplir les devoirs, en

pensant à ce fait que la mise en vigueur de la loi du service civil ne donnait pas d'autre occasion de permettre cette reconnaissance. Si les services qui méritent de la reconnaissance n'avaient pas été reconnus avant que la loi n'entre en vigueur, ils ne pouvaient plus être reconnus dans la suite. Je suis persuadé que mon honorable ami comprendra que dans un grand département où il y a un si grand nombre d'employés dans le service extérieur et où il était toujours possible de reconnaître le mérite sur la recommandation du sous-ministre, il y a beaucoup d'employés qui restent stationnaires en attendant qu'on s'occupe d'eux. Quand le moment vint où la situation devait changer, alors il n'a été que juste et raisonnable de faire une revue générale des appointements et des services rendus au département afin de placer les différents membres du service aussi équitablement et aussi raisonnablement que possible dans la classe à laquelle ils devaient régulièrement appartenir.

L'hon. M. FOSTER: C'est très bien au point de vue d'une dissertation philosophique des principes généraux, mais cela n'a pas d'application dans ce cas. L'employé en question n'a pas attendu longtemps. Il est entré dans le service en 1906 et en deux ans il a eu \$100 d'augmentation. Ce n'est pas tout à fait exact que les portes étaient toutes fermées au moment où la nouvelle loi est entrée en vigueur et que le mérite et le bon travail ne pouvaient plus, après cela, recevoir leur récompense? Les milliers et plus d'employés qui sont dans le service civil régulier doivent courir leur chance d'après les principes et les méthodes de la loi qui leur donne de la promotion suivant leur mérite, dans les classes où l'on a pourvu à l'augmentation des traitements. De sorte qu'il n'est pas juste de dire que toutes les portes étaient fermées devant ces employés quand le 1er septembre est arrivé. Ils ont eu toutes les occasions et toutes les avenues ouvertes devant eux, de même que la grande masse des employés du service civil. Et ces avenues n'étaient pas peu nombreuses ou sans importance.

Il semble étrange que des augmentations comme celles-ci aient pu se produire dans des occasions innombrables, là où le ministre ou le sous-ministre en ont eu le pouvoir et s'en sont servi et, comme je l'ai toujours dit, s'en sont servi injustement parce qu'il avait été compris en Chambre que ces employés du service extérieur à l'époque, sans impliquer l'idée que dans un mois ou deux le ministre en choisirait 196 et leur accorderait de la promotion arbitrairement, comme il lui plairait, et ajouterait une somme de presque \$50,000 à leur traitement, de façon à accorder un avantage à ces employés quand ils entreraient dans le service.

Si l'on avait donné ces explications quand le bill du service civil a été présenté à la Chambre, je suis absolument certain qu'il y aurait eu une protestation très ferme pour empêcher que des ministres puissent profiter du pouvoir qu'ils ont pour élever les conditions de ceux qui leur plairaient, sans examen ou pour faire un choix qui ne dépendrait que de leur propre volonté. Il est inutile que je perde mon temps à discuter cette question; cela a été fait. Les trois ministres ont procédé ainsi. Quelques ministres qui n'ont pas procédé ainsi, mais qui s'en sont tenus loyalement à l'esprit de la loi, ont eu fort à faire avec leurs employés pour justifier leur apparence de négligence tandis que les trois ministres se sont spécialement signalés en procédant à l'application de ce système d'avancement. Quelles sont les fonctions de M. Turcotte?

L'hon. M. OLIVER: Je ne peux pas dire exactement à mon honorable ami ce qu'il fait. Je puis simplement déclarer qu'il est employé au secrétariat du ministère.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre est très heureux de présenter ses crédits dans la dernière période de la session autrement nous lui demanderions d'attendre jusqu'à ce qu'il ait recueilli les renseignements relatifs à ces cas. Je constate qu'il y a eu de très grandes augmentations dans d'autres cas—\$250, \$300, \$200, etc. Depuis combien de temps M. R. B. Matheson est-il dans le service?

L'hon. M. OLIVER: Il est entré dans le service des terres de la couronne le 15 décembre 1902 à \$600 d'appointements. Il a reçu le 20 août 1908, une augmentation qui a porté son traitement à \$1,300. Le 1er septembre 1908, il a obtenu \$2,000, portant ainsi son salaire actuel à \$2,100.

L'hon. M. FOSTER: Où était-il employé auparavant?

L'hon. M. OLIVER: Dans le bureau extérieur des terres il a été transféré d'une place à l'autre à mesure que les exigences du service le demandaient. L'été dernier, on l'a fait venir de Calgary où il faisait fonction d'agent pendant l'absence de l'agent qui était malade. Il est venu ici comme aide-commissaire spécial des terres de la couronne du Canada.

L'hon. M. FOSTER: Je suis tombé sur ce cas remarquable. Cet employé a été au service du pays exactement pendant six ans; il y est entré au traitement de \$600, et il a maintenant \$2,200 et il est sur la voie d'un traitement beaucoup plus élevé par suite d'augmentations régulières. Quelles sont les facultés spéciales de M. Matheson qui ont pu le faire monter de \$600 en 1902, jusqu'à \$2,100 dans le nouveau classement avec une place favorisée et permanente.

L'hon. M. OLIVER: Je crois que le cas de M. Matheson peut être pris comme un bon exemple pour expliquer les augmentations que mon honorable ami critique. Une personne entre dans le service extérieur dans des conditions absolument différentes de celui qui entre dans le service intérieur. L'employé qui est dans ce dernier cas, est entré à la suite d'examens dans une certaine classe où il occupe une place en vue et il y a une certaine permanence dans sa position qui repose sur ses talents et sur ses mérites. Dans le service extérieur, en dehors d'Ottawa, les employés étaient pris dans toutes les conditions. Il pouvait se faire qu'un homme compétent se trouvât sans emploi à ce moment. Une vacance se présentait dans quelque branche de l'administration et il était heureux pour le moment de prendre cet emploi à un faible traitement. A mesure que le temps s'écoulait, il faisait preuve de compétence, il était juste et convenable que cet employé reçoive une augmentation qui pouvait permettre au département de le conserver à son emploi. C'est ce qui s'est généralement passé à propos de ces augmentations. Je ne sais pas où M. Matheson est entré au service ou dans quel bureau il a travaillé. J'ai commencé à avoir connaissance de sa position au moment où il était assistant doyen au bureau des terres de Humboldt, quand ce bureau fut ouvert. Après avoir été employé pendant quelque temps, il fut transféré à Calgary pour remplacer l'agent de cette grande et importante agence, pendant qu'il était absent pour cause de maladie. Il occupa cette position pendant environ un an, et l'agent ayant recouvré la santé, nous avons constaté que notre travail au bureau principal avait augmenté tellement qu'il était physiquement impossible au commissaire de s'en occuper tout seul.

Nous dûmes avoir quelqu'un pour l'aider et mon honorable ami comprendra qu'il ne s'agissait pas uniquement d'avoir de simple connaissance d'employé ou de connaissances de la loi des terres. Le fonctionnaire qui applique la loi des terres du Canada, devait avoir des connaissances pratiques des conditions de colonisation dans tout le pays. M. Matheson avait cette connaissance en raison de son expérience dans le bureau des terres de l'Ouest et c'est en partie pour cela et aussi pour ses aptitudes générales, que nous avons décidé qu'il était l'homme méritant d'avoir cette place. On l'a fait venir ici comme aide du commissaire des terres de la couronne. Le travail de M. Matheson a été reconnu comme entièrement satisfaisant et je crois qu'il aurait été très injuste pour M. Matheson d'occuper cette position pleine de responsabilité et de faire un travail utile comme il le fait, si on ne lui avait pas donné cette place dans le classement général.

M. G. E. FOSTER.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre n'a pas certainement l'intention de dire que ceux qui entrent dans le service régulier y entrent d'abord comme chef de bureau. Il sait parfaitement que le fonctionnaire qui est maintenant chef de bureau a dû commencer au bas de l'échelle et se soumettre à tous les règlements et à toutes les exigences du service civil régulier et qu'un grand nombre d'employés qui ne manquent pas d'habileté ont mis vingt ou quarante ans pour arriver au traitement que ce fonctionnaire qui a été nommé en 1902 et a été ensuite transféré ici un an ou à peu près au bureau principal. M. Matheson était-il recommandé par son talent pour des travaux de parti politique ou pour quelque chose de ce genre?

L'hon. M. OLIVER: Je suis persuadé qu'il n'y a rien eu de ce genre.

L'hon. M. FOSTER: M. R. E. Young reçoit une augmentation de \$400, c'est une forte augmentation et on ne peut certainement pas prétendre que son traitement était minime auparavant parce qu'il était de \$3,000. Quel est le motif qui justifie cette grande augmentation, accordée juste un jour avant que la loi n'entre en vigueur?

L'hon. M. OLIVER: M. Young occupe une place où la responsabilité est très grande comme chef d'une division importante du département. Sa responsabilité a augmenté par l'addition de deux sous-divisions et il est probable qu'elle sera augmentée encore davantage. Son travail est remarquablement satisfaisant, non seulement pour le département, mais, je suis heureux de le dire, pour le public auquel il a affaire.

Il est vrai qu'il gagnait \$1,300 par année; mais l'honorable député n'ignore pas que le rapport de la commission du service civil, ainsi que la députation, demandaient que les services des fonctionnaires, et surtout des hauts fonctionnaires de l'administration fussent mieux payés, que les hauts employés surtout fussent mieux rémunérés. Au reste, c'était bien mon opinion qu'il fallait payer les employés dans la mesure de l'importance de leurs devoirs et de leur compétence. Sous ce double rapport, M. Young répondait parfaitement aux exigences, et nous avons cru qu'il serait juste et convenable de reconnaître ses services et de relever ses appointements au même point que ceux d'autres employés de notre département, et d'autres départements, dont les fonctions n'étaient pas aussi onéreuses et n'imposaient pas une responsabilité aussi grande.

M. FOSTER: Quand est-il entré dans le service?

L'hon. M. OLIVER: Le 1er février 1904. Il est arpenteur fédéral de profession, et se

trouve ainsi spécialement bien qualifié pour la besogne qui lui est assignée.

L'hon. M. FOSTER: Quel traitement recevait-il en 1904?

L'hon. M. OLIVER: Ses appointements étaient de \$1,800.

L'hon. M. FOSTER: Il reçoit maintenant \$3,400 et est en train de recevoir davantage. Je félicite le ministre du flair dont il fait preuve pour la découverte de ces hommes de génie, de ces jeunes gens d'avenir. Tous ceux à qui il donne ainsi de l'avancement sont des parangons, doués de talents cachés que le ministre, avec une sûreté de coup d'œil extraordinaire, a su discerner la veille du 1er septembre, jour où le présent acte est entré en vigueur. Pourquoi les a-t-il négligés si longtemps? Ils ont été de longues années à son service et il ne s'est rendu compte de leur valeur que la veille du jour où la mesure a acquis force de loi. Il s'en trouve deux autres qui reçoivent des augmentations de \$400, mais il faudrait tout un mois de dimanches pour parcourir la liste entière. Pour n'en désigner qu'un, comment se fait-il qu'on ait accordé une augmentation à M. Lesueur, le 31 août, et fait-il toujours partie de l'administration?

L'hon. M. OLIVER: M. Lesueur est entré dans le service le 19 juin 1907, à des appointements de \$1,200. Il lui fut accordé une augmentation de \$50 jusqu'à la date du 26 août, et le 27 août, il lui fut accordé une augmentation de \$150, ce qui a porté le chiffre de son traitement à \$1,400.

L'hon. M. FOSTER: Fait-il toujours partie du personnel?

L'hon. M. OLIVER: Non.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi?

L'hon. M. OLIVER: M. Lesueur était compétent, et en compétence fut reconnue quand cette augmentation lui fut accordée; mais il se produisit un incident dans le cours de ses relations avec le département, qui nous engagea à rompre ces relations, et en conséquence elles furent reprises.

L'hon. M. FOSTER: Comment se fait-il qu'il ait été nommé en 1907, à des appointements de \$1,200? Quelles sont les influences qui ont déterminé sa nomination?

L'hon. M. OLIVER: Il était employé dans le bureau du comptable, et il fut adjoint à ce bureau en raison de quelque expérience qu'il avait acquise dans une banque. C'était, si je comprends bien, un employé parfaitement au fait de sa besogne, et il lui laissait une certaine responsabilité.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre prétend-il que l'expérience acquise par cet homme dans une banque était assez grande pour justifier sa nomination à des appointements

de \$1,200 de préférence à d'autres que le ministre aurait dû connaître depuis des années? Quelle expérience avait-il acquise dans la banque de nature à le recommander pour un emploi dans le service administratif?

L'hon. M. OLIVER: On me dit qu'il était comptable dans une succursale de banque de Smiths' Falls.

L'hon. M. FOSTER: Par qui avait-il été proposé?

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais le dire à l'improviste.

L'hon. M. FOSTER: Je ne désire pas pénétrer trop avant dans les affaires de cette nature, mais c'a été là une affaire très malheureuse, n'est-ce pas? Quelle somme a été perdue?

L'hon. M. OLIVER: Le département n'a subi aucune perte, aucune perte d'argent.

L'hon. M. FOSTER: M. Robinson a-t-il repris ses fonctions? Le ministre s'est-il enquis de toute cette affaire, l'a-t-il tiré au net?

L'hon. M. OLIVER: L'affaire a été tirée au net, en ce qui regarde les comptes.

L'hon. M. FOSTER: Comme je l'ai dit, je ne me propose pas d'insister ici outre mesure; mais nous pouvons tirer de cet incident une leçon très utile: c'est qu'il ne faut pas perdre des hommes sans rien connaître de leurs antécédents et leur confier des charges de préférence à d'anciens et fidèles serviteurs, leur confier la manipulation de fonds, quitte à le regretter plus tard. On me dit que si le ministre s'était renseigné à la banque, il aurait probablement appris certaines choses qui l'auraient empêché de faire cette nomination. Je vois que M. Fred. Taylor a bénéficié d'une augmentation de \$220 à peu près douze heures avant cette fameuse date du 1er septembre. Quelle est la raison de cette augmentation?

L'hon. M. OLIVER: M. Taylor était employé dans le bureau des terres de chemin de fer. Il est entré dans le service le 25 novembre 1907, à \$500 d'appointements, et le 31 août 1908 ses appointements ont été portés à \$720.

L'hon. M. FOSTER: C'est encore là une augmentation très généreuse. M. Lesueur était-il employé simplement comme comptable, ou avait-on d'autres raisons de lui donner de l'avancement?

L'hon. M. OLIVER: Simplement comme comptable.

L'hon. M. FOSTER: Et M. Turcotte, n'était-il payé que pour ses services dans le bureau de la correspondance, ou avait-il d'autres talents que l'on faisait valoir auprès du ministre?

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais dire pour le moment. Je le répète, il m'est impossible de savoir tout ce qui se rapporte à ces 190 personnes, mais je me ferai un plaisir d'obtenir tous les renseignements dont on pourra avoir besoin.

L'hon. M. FOSTER: M. F. H. Maynard fait-il toujours partie du personnel du département?

L'hon. M. OLIVER: Non.

L'hon. M. FOSTER: Il a reçu une augmentation de \$200.

L'hon. M. OLIVER: M. Maynard était dessinateur dans le bureau topographique, ayant été adjoint au service le 9 avril 1907, à des appointements de \$720. Il lui fut accordé une augmentation de \$200 mais cela ne fut pas suffisant pour l'engager à rester, et il nous a quittés.

L'hon. M. FOSTER: Quel emploi remplit M. W. E. Morgan?

L'hon. M. OLIVER: Il est aussi dessinateur, attaché au service topographique. Il est entré dans le service le 2 janvier 1905 à des appointements de \$720. Il a reçu des augmentations de \$100 jusqu'au 26 août; puis il a reçu une nouvelle augmentation de \$80 ce qui l'a porté à \$900.

L'hon. M. FOSTER: Il est désigné commis sur la liste; et le ministre dit qu'il est dessinateur.

L'hon. M. OLIVER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: M. T. S. Nash a obtenu une très forte augmentation: le ministre voudra-t-il en fournir l'explication?

L'hon. M. OLIVER: M. Nash a reçu une augmentation spéciale en sa qualité de chef d'un bureau de dessinateur faisant partie du service topographique. Il est entré dans le service en 1902 à des appointements de \$900.

L'hon. M. FOSTER: Et combien retire-t-il aujourd'hui?

L'hon. M. OLIVER: Il reçoit \$2,100.

L'hon. M. FOSTER: Le 27 août il lui a été accordé une augmentation de \$550?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Puis je vois une série d'augmentations jusqu'au bas de la page. J'en observe une ici de \$450 en faveur de M. N. B. Sheppard. Voilà une augmentation très forte. Quelle en est la raison?

L'hon. M. OLIVER: M. Sheppard est entré dans le service le 3 novembre 1883, à des appointements de \$730. Jusqu'au 20 août 1908, il avait reçu \$920 d'augmentation; et le 27 août 1908, il lui a été accordé \$450 ce qui a relevé ses appointements à

M. G. E. FOSTER.

\$2,100. M. Sheppard est dessinateur en chef du bureau des titres et remplit des fonctions spéciales et importantes.

L'hon. M. FOSTER: Je ne connais aucun de ces hommes personnellement, mais pour ce qui est de M. Sheppard, je dois dire que la durée de ses services excède de beaucoup celle des services de la plupart des autres employés. Etant entré dans le service en 1883, comme le ministre le dit, il est employé depuis 26 ans et retire aujourd'hui \$2,100. Pour un homme bien doué et exécutant un travail important, je ne trouve pas que ce soit trop. Mais il y a une grande différence entre la durée de ses services et celle des services de la plupart des autres, qui n'ont été que quelques années dans le département et à qui on accorde une rémunération tout aussi élevée, sinon plus élevée.

L'hon. M. OLIVER: Cette exemple corrobore ce que j'ai dit: il se trouve des cas dans le service extérieur, dans lesquelles parce qu'on était à même de relever les appointements en tout temps, on ne les relevait jamais; de la sorte, des employés méritants ont été laissés à leur ancien chiffre d'appointements. C'est seulement lorsqu'on se trouva à la veille de voir s'établir le nouveau régime que ces cas furent signalés à l'attention.

L'hon. M. FOSTER: Puis la liste des augmentations se continue: \$300, \$100, \$200, \$250, \$350, \$170, \$180, \$100, \$100, \$180, \$200, \$100, \$200, et ainsi de suite jusqu'à la fin, et là il se produit une grande explosion: \$300, \$200 et \$300. Le temps me manque pour discuter un à un tous ces cas, et obtenir toujours la même réponse stéréotypée. Mais les réponses que j'ai pu obtenir dans le cours de ce bref interrogatoire font voir que nous avons eu raison de reprocher au ministre de s'être distingué entre tous par le choix du plus grand nombre d'employés de nomination récente auxquels il a été accordé les plus fortes augmentations. A cet égard, il est bon premier entre trois concurrents, qui pourtant le suivent d'assez près, le ministre de l'Agriculture et le ministre des Travaux publics. Puis, je vois que le ministre s'est mis à l'œuvre peu de temps avant l'entrée en vigueur de l'acte et a fait quarante-cinq nouvelles nominations, représentant un total d'appointements de \$31,580. Or, ce qui m'intrigue ici c'est que le ministre ait pris cette initiative en l'absence de tout vote de crédit de la part du Parlement. Il semble étrange qu'un ministre ait le pouvoir, au moment de l'entrée en vigueur d'un nouvel acte, le 1er septembre, ou quelques jours après son entrée en vigueur, de faire de son propre mouvement quarante-cinq nouvelles nominations, imposant au pays une dépense de \$31,500,

et d'en grossir le personnel administratif, sans le moindre souci du Parlement.

Je suppose que le ministre justifie cela en disant qu'il a pris cela à même d'autres crédits. Mais qu'il considère où nous en serions si chaque ministre en faisait autant. Le Parlement s'occupait de tout le service civil. Il voulait réformer la base du service; il voulait y inclure certaines personnes. Il a examiné ceux qui faisaient partie du service civil régulier et ceux qui faisaient partie du service extérieur, et il a décidé d'y faire entrer ceux qui étaient dans le service du dehors—nous l'appellerons le service extérieur du dehors pour les fins de la définition—pour les faire entrer eux et eux seuls dans les nouvelles listes, aux appointements qu'ils recevaient alors, ce qui voulait dire sans doute que ces appointements avaient été contrôlés par la Chambre des communes, qu'elle les avait votés, qu'elle autorisait l'entrée de ceux-ci en vertu de l'acte. Puis, quelques heures, pour ainsi dire, avant la mise en vigueur du nouvel acte, le ministre de l'Intérieur fait 45 nouvelles nominations, sans s'occuper du Parlement, sans s'occuper du conseil, sans crédit spécial, et le 1er septembre, ils entrent automatiquement dans le service civil. Supposons que chacun des autres ministres eût exercé son autorité de la même manière, mais vous eussiez doublé le service civil sans que le Parlement l'eût jamais autorisé, sans qu'il y eût jamais songé, sans qu'il en eût jamais eu la moindre idée. Ce n'est pas la faute du ministre de l'Intérieur si le service n'a pas été doublé. Il a fait courageusement sa part pour arriver là. Il a fait surgir ces 45 hommes et les a imposés au service civil sans la moindre autorisation du Parlement, et sans que le Parlement ait eu la moindre idée que cela devait se faire. Voilà où je crois que le ministre a dépassé tout ce qui était juste et raisonnable. Où a-t-il pris l'argent pour faire tout cela? C'est une chose vraiment très extraordinaire.

L'hon. M. OLIVER: Je crois que mon honorable ami a déjà répondu à la question de savoir d'où l'argent est venu. Comme il le sait et comme le comité le sait, l'argent nécessaire à l'expédition de la besogne relative aux terres fédérales et à l'immigration est voté en bloc, et la question de savoir à quel service spécial cet argent doit être employé est laissée à la discrétion du ministre et du Gouvernement. C'est pour cette raison même que cet argent est voté de cette manière, de sorte que, lorsqu'une occasion spéciale se présente on peut y pourvoir, afin que la besogne du ministère ne soit pas entravée faute d'avoir les fonds nécessaires. En réalité, le nouvel acte des terres fédérales

est entré en vigueur le 1er septembre. Avant sa mise en vigueur, on savait qu'il aurait pour résultat une très forte augmentation des affaires des terres, une augmentation immédiate de la besogne des terres fédérales, non seulement dans la région de l'Ouest où les terres se trouvent situées, mais ici, au bureau principal. On savait qu'il fallait expédier cette nouvelle besogne sans quoi le Gouvernement serait exposé à de sévères critiques et les affaires du pays subiraient des torts sérieux. On savait aussi que, bien que l'acte du service civil entrerait en vigueur le 1er septembre, la commission n'était pas organisée, et qu'il se passerait peut-être des semaines et des mois avant qu'elle se mit à l'œuvre. De fait, je crois que même à l'heure qu'il est, la commission n'est pas en mesure de fournir au ministère le personnel dont il a besoin, ou si elle l'est, c'est seulement depuis peu. Il est évident qu'il n'eût pas été de bonne politique au point de vue de l'intérêt public de permettre qu'un pareil état de chose pût se produire.

Un fort surcroît de besogne se présentait, et l'entrée en vigueur de l'acte devant empêcher de nouvelles nominations, il nous eût été impossible d'expédier la besogne, de sorte que c'était agir sagement que de se préparer à expédier cette besogne qui devait nécessairement se présenter. De fait, elle s'est présentée. Au mois de septembre, il y a eu 7,934 homesteads, 7,374 préemptions et 445 inscriptions d'achats de homesteads. Au mois d'octobre, il y a eu 5,221 inscriptions de homesteads, 2,193 préemptions, et 126 inscriptions d'achats de homesteads. Le nombre en est diminué quelque peu depuis, mais mon honorable ami comprendra que cette énorme recrudescence d'affaires devait être expédiée, sans quoi l'intérêt public en eût souffert. Nous avons pris les moyens de suppléer à la nécessité, et je puis dire au comité que nous n'avons pris aucun moyen qui n'ait pas été nécessaire. Nous avons eu besoin, pour l'expédition de la besogne de tout le personnel que nous avons employé.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami dit que c'était agir sagement. Or, le moins que je puisse dire pour me servir d'un langage calme, c'est que dans tous les cas, il s'agit d'une absolue usurpation de pouvoir de la part du ministre, lequel pouvoir appartient au Parlement et pas à d'autres. Il n'y a là-dessus aucun doute. L'acte du service civil n'est pas un rouage qui ne peut se mouvoir. Au lieu de faire ces nominations le 31 juillet et depuis, de jour en jour jusqu'au dernier jour d'août, le ministre eut pu attendre, sachant que l'on aurait pourvu à tout besoin légitime, bien que le ministre n'eût pas eu le choix des employés, la détermination des salaires ou le patronage qu'il a eus

Il y a dans l'acte du service civil une disposition relative à la nomination d'employés surnuméraires, laquelle disposition est complète, libre et permanente, et il eut été très facile d'appliquer cette disposition; mais lorsque le ministre, sans en demander l'autorisation au Parlement, en face d'un état de choses donné, devant se produire en vertu de la loi adoptée ici, le 1er jour de septembre, fait, deux ou trois jours avant cela, quarante-cinq nouvelles nominations permanentes et détermine les appointements dans chaque cas, il usurpe les pouvoirs de la Chambre des communes et il ne fait pas tout simplement un acte nécessaire. C'est pour moi le spectacle le plus étrange, de voir la manière dont certains monsieurs ont entrepris d'user de leurs pouvoirs, en dépit de l'entente formelle en ce qui concerne la base d'après laquelle les employés devraient être nommés en vertu de ce nouvel arrangement du service civil. Hier, nous en avons eu un autre exemple que nous ne pouvons laisser passer bien que ce ne soit, je suppose, ni le temps ni le lieu pour le relever. Je ne connaissais pas un seul des employés dont j'ai cité les noms. Je n'ai pas critiqué ces augmentations dans le but de critiquer les personnes, sauf en un seul cas. Je n'ai fait que citer quelques-uns, pas la cinquantième partie, des exemples que je pourrais donner d'après le relevé analogue à celui-ci qui a été produit, et je n'ai aucun doute que si j'en eusse cité d'autres on m'aurait répondu à peu près de la même manière.

L'hon. M. OLIVER : Cela pourrait intéresser le comité si je mentionne le fait que depuis le 1er septembre, il y a eu trois démissions dans le personnel de l'arpenteur-général, même parmi ceux à qui l'on avait accordé des augmentations. M. T. A. Davis, dont les appointements étaient de \$1,350 a reçu une augmentation de \$100 le 27 août 1908, et il a démissionné. M. H. S. Day, dont les appointements étaient de \$1,100, a reçu une augmentation de \$200 le 27 août et il a démissionné. M. F. H. Maynard, dont les appointements étaient de \$1,100, a reçu une augmentation de \$200 le 27 août et il a démissionné. Je cite ces faits au comité afin de démontrer qu'il était nécessaire de donner les augmentations que nous avons accordées, du moins dans la branche des études techniques afin de retenir les employés.

Ministère de l'Intérieur.—Institutions scientifiques et levés hydrographiques, études astronomiques—enquêtes et démarcation des frontières extérieures du Canada, travaux astronomiques et géodésiques du ministère de l'Intérieur, y compris les dépenses de l'observatoire astronomique du Dominion et \$1,000 pour W. F. King, comme commissaire des frontières, \$208,400.

L'hon. M. FOSTER: En général, quel est le résultat de cette dépense d'un cinquième de million pour travaux astronomiques?

M. GEO. E. FOSTER.

L'hon. M. OLIVER: Il y a d'abord le fonctionnement de l'observatoire astronomique, le bureau principal de cette classe particulière de travaux étant l'observatoire à la station agronomique.

L'hon. M. FOSTER: Combien cela coûte-t-il?

L'hon. M. OLIVER: Le coût est en grande partie pour appointements, qui sont compris sous le chef de gouvernement civil.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce que ce crédit comprend des dépenses courantes?

L'hon. M. OLIVER: Oui, les frais généraux de l'observatoire sont compris dans ce crédit.

L'hon. M. FOSTER: Combien pour cela?

L'hon. M. FOSTER: \$8,000. Je vais donner les détails comme suit:

Arpentage de la frontière internationale. \$132,000

Ceci est réparti comme suit:

141e méridien entre l'Alaska et le Yukon.	\$ 50,000
Frontière de l'Alaska—sentence arbitrale entre l'Alaska et la Colombie-Anglaise.	25,000
Frontière internationale, 49e parallèle, des montagnes Rocheuses au lac Supérieur.	20,000
Rivière Saint-Jean.	12,000
Frontière entre le golfe de Georgie et le détroit de Fuca.	10,000
Rivière Sainte-Croix et baie de Passamaquoddy.	5,400
Monuments.	5,400
Etudes géodésiques.	50,000
Travaux de campagne astronomiques.	5,000
Frais de voyage.	1,000
Livres, cartes, matériaux de photographie.	5,000
Instruments.	6,000
Frais généraux, observatoire.	8,000
W. F. King comme commissaire des frontières.	1,000

Total. \$208,400

L'hon. M. FOSTER: A propos de ces frontières, combien vous reste-t-il à faire avant que d'en compléter les diverses parties?

L'hon. M. OLIVER: Je crains de ne pouvoir donner à l'honorable député tous les renseignements qu'il demande.

L'hon. M. FOSTER: Que fait-on et que reste-t-il à faire?

L'hon. M. OLIVER: Il faudrait que le directeur des arpentages fût ici pour me permettre de donner des détails aussi circonstanciés que ceux que désire mon honorable ami.

M. MONK: Avons-nous des rapports de chacun de ces groupes d'arpenteurs employés aux divers travaux?

L'hon. M. OLIVER : Le directeur des arpentages astronomiques fait rapport et je crois que son rapport paraît dans le livre bleu, mais les rapports détaillés de chaque parti ne sont pas imprimés.

M. MONK : Aux Etats-Unis, les employés préposés à un travail semblable ont mis devant le congrès un rapport annuel très intéressant, et je me suis souvent demandé pourquoi nos propres fonctionnaires ne nous donneraient pas chaque année un semblable résumé de leurs travaux.

C'est un travail d'une grande importance nationale qui coûte des sommes considérables, et au sujet duquel nous sommes dans une ignorance complète. Ces fonctionnaires devraient avoir instruction de faire un rapport annuel qui accompagnerait le rapport du ministre au Parlement.

L'hon. M. OLIVER : Il n'y aurait qu'à faire imprimer les rapports qu'il faut, et comme c'est une question très importante, nous pourrions peut-être les faire imprimer.

M. MONK : Je ne crois pas qu'ils fassent un rapport général, donnant une idée des travaux de l'année.

L'hon. M. OLIVER : Je crois que dans l'exécution de leurs travaux ordinaires ils font un rapport de cette nature au directeur et s'il n'est pas actuellement rédigé dans cette forme, il serait facile de le rédiger autrement pour le soumettre au Parlement.

M. MONK : Je suis convaincu que ces fonctionnaires auraient une plus haute opinion de l'importance de leurs travaux s'ils savaient que le Parlement doit surveiller attentivement le travail de l'année.

L'hon. M. FOSTER : Une partie de ce crédit est employé à marquer la frontière entre les deux pays?

L'hon. M. OLIVER : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Ces fonctionnaires préparent-ils des cartes indiquant exactement où est située la frontière, dans les régions où le travail est terminé? Ils doivent naturellement préparer des cartes du pays, à mesure que les travaux progressent, mais je ne me rappelle pas en avoir vues. Je ne conçois pas que des hommes de science fassent un pareil travail sans le fixer d'une manière permanente.

M. OLIVER : Le travail se fait conjointement avec la commission américaine et il n'est pas complet tant que les deux parties ne se sont pas entendues sur la situation exacte de la frontière.

L'hon. M. FOSTER : S'entendent-ils sur le travail accompli durant la saison, ou s'ils travaillent pendant plusieurs années

et se réunissent ensuite pour se mettre d'accord.

M. OLIVER : Ils partent ensemble et travaillent de concert, de saison en saison et chaque partie vérifie le travail de l'autre. Ce qui est fait est fait. Les cartes sont préparées par les arpenteurs, mais nous ne les avons pas publiées séparément. Cependant, les renseignements recueillis sont mis à la disposition de notre géographe, quand il prépare des cartes du pays.

M. MONK : Je dois reconnaître que les cartes publiées par le département de l'Intérieur ont toujours été bien faites.

L'hon. M. FOSTER : Quand une partie de la frontière est tracée, cette partie devrait être comprise dans un rapport.

M. OLIVER : Si nous avions un rapport spécial du travail, comme le demande l'honorable député de Jacques-Cartier, il serait certainement accompagné d'une carte indiquant ce qu'il y a de fait.

M. HERRON : La clôture sur la frontière entre le Montana et l'Alberta, est-elle tenue en bonne ordre?

L'hon. M. OLIVER : Je ne puis pas répondre à cette question, au pied levé. Des particuliers ont pu construire une clôture, mais je n'en connais pas qui ait été construite par le Gouvernement. Je suis certain qu'il n'en a pas construit depuis que je suis ministre.

M. HERRON : La clôture a été construite par des particuliers, mais j'ignorais si le Gouvernement l'avait prise à sa charge ou non, bien qu'il en ait été question pendant un certain temps. Elle avait environ 500 milles de longueur.

M. MONK : N'était-il pas question de cette clôture vers l'époque où l'honorable ministre a été appelé à faire partie du cabinet?

L'hon. M. OLIVER : Pas que je sache.

L'hon. M. FOSTER : Que fera-t-on avec les \$50,000 affectés à des travaux géodésiques?

L'hon. M. OLIVER : Des postes de triangulation ont été établis, à des distances de 30 à 50 milles pour les observations dans la province d'Ontario. Dans la province de Québec, tout le travail est fait entre la ligne 45, et le Saint-Laurent, jusqu'à la ville de Québec; des reconnaissances ont été faites dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, dans les environs de la baie de Fundy.

L'hon. M. FOSTER : Qui a la direction de ces travaux?

L'hon. M. OLIVER : M. King. C'est M. Biggar qui est spécialement chargé des travaux géodésiques.

L'hon. M. FOSTER: On publie des cartes de ces travaux à mesure qu'ils sont faits?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. PORTER: J'aimerais à savoir comment l'on procède pour obtenir l'emplacement nécessaire à l'établissement de ces postes. Qui détermine la valeur du terrain? Procède-t-on par expropriation, et la valeur est-elle déterminée par arbitrage?

L'hon. M. OLIVER: En règle générale, il n'est pas nécessaire d'acheter ni d'exproprier. Il arrive très rarement qu'il faille faire des arrangements, et alors le terrain est acheté.

M. PORTER: Quelles instructions reçoivent ces fonctionnaires au sujet des terrains qu'ils achètent des cultivateurs, le long de leurs travaux? Dans mon comté et dans les comtés environnants des cultivateurs m'ont rapporté qu'un fonctionnaire vient leur dire qu'il doit établir une station à tel ou tel endroit, et quand on lui demande combien de temps il l'occupera et combien il entend payer, il refuse de répondre. C'est une façon un peu cavalière de traiter ces gens. Depuis quelques mois on est venu me consulter quatre ou cinq fois pour des affaires de cette nature et je n'ai pu donner aucun renseignement. J'espère que le ministre me fournira des explications complètes pour que je puisse conseiller ceux qui viennent me consulter.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami sait parfaitement qu'un arpenteur n'a pas de pouvoir arbitraire pour s'emparer du terrain des autres, ou même de l'occuper sans le consentement des propriétaires. Les arpenteurs qui agissent ainsi manquent à leur devoir, et n'ont pas reçu d'instructions dans ce sens. Le terrain nécessaire pour ériger un point d'observation est si petit, qu'il est bien rare qu'il soit question d'indemnité. Autant que je sache, nous n'avons jamais eu d'ennui à ce sujet. Il est arrivé quelquefois que nous avons eu une faible somme à payer. Si mon honorable ami est informé que des arpenteurs se sont conduits d'une manière incivile ou arbitrairement, je ferai une enquête.

M. PORTER: J'ai reçu des plaintes; à la station près de Tweedie, ou près d'Hal-loway, les arpenteurs chargés de ce service ont refusé de donner le moindre renseignement au cultivateur dont il s'emparaient du terrain; pour toute réponse, ils lui ont dit qu'il serait renseigné plus tard. Quand cet homme est venu me consulter, il me répugnait de lui dire de ne pas permettre à ces fonctionnaires du Gouvernement de s'emparer de son terrain. Je lui ai conseillé d'attendre et que sans doute le Gouvernement lui rendrait justice. Quelques jours plus tard un autre vint me trouver, pour une histoire semblable. J'ignore s'il

M. F. OLIVER

y a eu beaucoup d'autres cas. Si c'est une habitude des arpenteurs, elle est très mauvaise et on devrait la changer. On m'a dit aussi que des fois, on s'entend avec le propriétaire pour occuper un terrain un certain nombre d'années, mais sans acquérir de titre à la propriété, tandis que dans d'autres cas, le terrain est acheté. Des cultivateurs m'ont rapporté qu'il est arrivé que \$1,000 ont été payés pour un terrain. Je désirerais savoir si ces rumeurs sont fondées, et s'il existe une règle pour déterminer la valeur du terrain, ou si l'arpenteur est libre de faire le meilleur arrangement possible. Il me semble qu'il devrait y avoir des règles fixes.

L'hon. M. OLIVER: Je regretterais d'apprendre que nos agents se moquent des gens. Mon honorable ami peut être certain que ce n'est pas de cette manière que j'envisage l'administration des affaires publiques. Il est absolument impossible de fixer le prix des terrains dont nous avons besoin pour l'érection de ces stations.

Si je comprends bien, l'arpenteur est obligé de mettre sa station à tel endroit; bien souvent cela est absolument indifférent au propriétaire, mais dans d'autres cas, cela peut lui causer de réels embarras. Quant à cette somme de \$1,000 qui aurait été payée, je suis convaincu que mon honorable ami a été mal renseigné. Le comptable me dit que ce que nous payons pour ces terrains est peu de chose, et que les prix maximum, autant qu'il peut en juger, ne dépassent pas \$50; et cela, seulement dans les cas où l'érection d'un poste causerait des inconvénients au propriétaire.

L'hon. M. FOSTER: Quelles sont les dimensions de ces stations à la base?

L'hon. M. OLIVER: A peine quelques verges. Les tours ont de 20 à 30 pieds de hauteur. Un bail de quelques années suffit, la plupart du temps. Quoiqu'il en soit, puisque mon honorable ami a appelé mon attention sur cette question, je m'en occuperai certainement et je verrai à ce que les employés du département ne cherchent pas à en imposer aux gens. D'un autre côté, vu qu'il s'agit d'un travail scientifique, j'espère qu'on ne suscitera pas d'obstacles, comme la chose arriverait si les cultivateurs refusaient absolument de permettre aux arpenteurs d'ériger leurs points de repère à l'endroit où ils doivent l'être. Cela rendra tout le travail inutile.

M. PORTER: C'est exactement dans ce but que j'ai attiré l'attention du ministre sur cette question. J'ai voulu empêcher tout malentendu et tout retard inutile. Ceux qui sont chargés d'aller installer les points de repère devraient dire aux cultivateurs ce qu'ils ont à faire s'ils veulent être indemnisés, ou faire un arrangement pour l'occupation du terrain.

Enquête relative aux droits sur les eaux des rivières Sainte-Marie et du Lait, \$7,500.

L'hon. M. FOSTER: Quel est l'objet de cette enquête?

L'hon. M. OLIVER: La difficulté c'est que cette rivière Sainte-Marie prend sa source dans les Etats-Unis et coule en Canada. Vers son embouchure, une compagnie canadienne en a détourné l'eau que l'on emploie pour des fins d'irrigation sur une vaste étendue du pays. La rivière du Lait prend sa source presque au même endroit que la rivière Sainte-Marie; elle coule au Canada, elle en sort et finalement se jette dans le Missourï. Vers l'embouchure de la rivière du Lait (Milk), dans les Etats-Unis, une vaste étendue de pays est également irriguée par les eaux de cette rivière. La rivière du Lait n'est cependant qu'un très petit cours d'eau intermittent tandis que la rivière Sainte-Marie est un cours d'eau beaucoup plus considérable et permanent. De plus, la rivière Sainte-Marie prend sa source du côté américain, dans un lac spacieux appelé le lac Sainte-Marie. Ce lac peut être employé comme un réservoir ce qui permet d'augmenter le volume d'eau de la rivière qui sort du lac. L'eau de la rivière du Lait ne suffit pas à irriguer toute l'étendue de territoire qui pourrait l'être. L'idée est venue à la commission de réclamation des Etats-Unis que l'on ferait bien de convertir le lac Sainte-Marie en un réservoir et de détourner la rivière Sainte-Marie dans la rivière du Lait, de manière qu'il y ait de l'eau en abondance pour arroser les terres situées sur la rivière du Lait, en laissant à sec la rivière Sainte-Marie et toutes les terres situées sur son cours.

M. J. A. CURRIE: Du côté canadien?

L'hon. M. OLIVER: Oui, au Canada. En s'arrogant le droit de détourner les eaux de la rivière Sainte-Marie, sur leur sol, vers le lit de la rivière du Lait, les autorités des Etats-Unis refuseraient de reconnaître le droit que le Canada pourrait avoir de faire usage de ces eaux qui, si l'on n'y mettait obstacle, suivraient naturellement le lit de la rivière Sainte-Marie. Mais, les eaux de la rivière Sainte-Marie ayant été détournées par les Etats-Unis, vers le lit de la rivière du Lait, et la rivière du Lait entrant après cela au Canada, le Canada, selon le même principe, aurait exactement la même liberté de détourner ces mêmes eaux de la rivière du Lait pour irriguer les terres canadiennes, et, en effet, on a déjà creusé un canal dans ce but.

Telles étant les circonstances, la commission de réclamation des Etats-Unis a cru mieux faire d'en venir à une entente amicale avec le gouvernement canadien au sujet du détournement des eaux de ces deux rivières qui, toutes deux, prennent leur source aux Etats-Unis, et entrent au

Canada où reste l'une d'elle, tandis que l'autre retourne aux Etats-Unis. C'est une situation assez compliquée, eut égard aux ennuis qu'un pays pourrait causer à l'autre et l'on s'efforce d'en venir à un compromis amical. Ce crédit a pour but de permettre de rencontrer les dépenses nécessitées par les efforts tentés dans ce but.

L'hon. M. FOSTER: Qui va être chargé de l'enquête?

L'hon. M. OLIVER: On a déjà fait une certaine enquête. Le docteur King, membre du bureau astronomique, en a été chargé dans l'intérêt du Canada. Au docteur King a été adjoint un expert en irrigation des Etats-Unis, un M. Anderson à qui, naturellement, on a dû payer un salaire très élevé.

M. WRIGHT: L'année dernière, nous avons voté dans ce but, une somme de \$10,000 à laquelle s'ajoute celle-ci. Combien de temps pense-t-on que va durer ce travail si l'on en vient à un arrangement avec les Etats-Unis?

L'hon. M. OLIVER: Le travail de l'année dernière était un travail préliminaire, et il a été exécuté avant qu'il fût question du traité des frontières. On demande ce crédit en prévision de la ratification du traité des eaux limitrophes, et en vue de régler cette question de la rivière Sainte-Marie d'après les termes du traité.

L'hon. M. FOSTER: Cela donnerait-il à la commission le droit de régler l'affaire, ou le Gouvernement devra-t-il entrer en négociation avec les Etats-Unis à ce sujet?

L'hon. M. OLIVER: D'après le traité, une commission nommée par les deux pays devra décider toute question qui pourra se présenter. On demande cet argent dans le but de préparer la cause du Canada que l'on devra soumettre à la commission.

L'hon. M. FOSTER: La rivière Sainte-Marie fait-elle partie des frontières?

L'hon. M. OLIVER: Non.

L'hon. M. FOSTER: Alors quel rapport a-t-elle avec ce traité?

L'hon. M. OLIVER: La rivière prend sa source aux Etats-Unis et elle vient au Canada, et, du moment qu'elle traverse la frontière elle s'y rapporte et fait partie des eaux limitrophes.

L'hon. M. FOSTER: Il ne me semble pas que cela doive nécessairement s'en suivre. Si je comprends bien le cas, la question des voies fluviales est basée sur les eaux limitrophes, et diffère de celle des cours d'eau qui prennent leur source dans un pays et passent dans un autre sans faire partie des eaux limitrophes. Les eaux limitrophes sont prévues au traité et

sont conséquemment du ressort de la commission nommée en vertu de ce traité. Mais le ministre prétend-il qu'une rivière qui prend sa source en Canada, par exemple, et va directement aux Etats-Unis en traversant les frontières soit aussi du ressort de la commission? Naturellement des intérêts internationaux sont en jeu quand il s'agit de tels rivières, mais ce sont des intérêts d'une nature différente de ceux qui dépendent des eaux limitrophes.

Il n'y a aucune délimitation de frontière, aucune question d'empiètement, aucun besoin d'établir une ligne de démarcation. Des conflits internationaux surgissent parce que les eaux ont leur source dans un pays et coulent ensuite dans l'autre, et on se demande jusqu'à quel point le pays qui fournit l'eau, pour ainsi dire, peut la gaspiller ou la détourner complètement ou partiellement de l'autre pays vers lequel elle coule naturellement. Mais je n'aurais pas cru que ces rivières relevassent de la commission des eaux limitrophes.

L'hon. M. OLIVER: Je crains que l'honorable député (M. Foster) n'ait été induit en erreur par la désignation du traité. Bien qu'il ait trait aux eaux limitrophes, il renferme aussi des dispositions relatives à des cours d'eau qui ne sont pas situés à la frontière mais qui soulèvent des problèmes de droit international. D'ailleurs, à tort ou à raison, les rivières Sainte-Marie et du Lait sont comprises dans le traité—un article de ce dernier a trait à ces rivières.

M. J. A. CURRIE: N'est-il pas vrai que la commission s'est déjà occupé d'elles dans le rapport qu'elle a présenté et qu'elle a fait examiner la question par des ingénieurs? Je crois que le ministre a raison de dire qu'un article du traité se rapporte clairement aux rivières Sainte-Marie et du Lait. Mais je ne comprends pas pourquoi, lorsqu'un crédit a été ouvert à la commission des eaux limitrophes une autre somme se trouve inscrite ici. Toute l'affaire relève de la commission. Le Gouvernement lui accorde à cette fin de grosses sommes d'argent. Pourquoi y a-t-il un crédit spécial dans le présent cas et pourquoi n'y en a-t-il pas pour aider à l'enquête, par exemple, dans le cas du Niagara ou du Sault-Sainte-Marie? La commission a le plein pouvoir d'étudier ces questions; elle a son personnel d'ingénieurs et tous les fonds nécessaires. Par conséquent, je ne m'explique pas pourquoi il n'y a un crédit spécial que dans un cas.

L'hon. M. OLIVER: J'ai tenté d'expliquer que le crédit devait servir à obtenir des renseignements qui permettraient au Canada de bien plaider sa cause afin d'obtenir un traité qui lui rendrait justice. MM. King et Anderson se rendirent sur les lieux pour

M. GEO. E. FOSTER.

examiner le terrain en compagnie des agents du service des études des Etats-Unis en vue de le dessécher.

Le traité étant conclu—supposons-le, bien qu'il ne soit pas ratifié—se présente la question de la surveillance des eaux auxquelles il se rapporte et de leur partage conformément aux conditions du traité. Bien que mon honorable ami affirme que la commission est autorisée à prendre toutes sortes de mesures, il nous semble que les intérêts individuels ont besoin d'être protégés et, comme cette question est surtout du domaine du département de l'Intérieur duquel relève l'administration des terres arrosées par ces eaux, il est à désirer que la cause du Canada et les intérêts de ses citoyens soient exposés le mieux à la commission, afin que les intérêts des individus soient protégés autant que possible. Naturellement, le département de l'Intérieur n'est pas responsable de ce qui a trait au Sault Sainte-Marie ou au Niagara.

M. J. A. CURRIE: Je crois que le ministre de l'Intérieur a bien fait. Il habite la région qui est en cause et, connaissant la situation, il a pris la précaution de bien préparer la cause en ce qui concerne la rivière du Lait et la rivière Sainte-Marie, indépendamment de la commission. Mais la question se présente de savoir pourquoi on n'a pas suivi la même ligne de conduite à l'égard des droits du Canada au Sault Sainte-Marie, où il y a un partage des eaux, ainsi qu'aux chutes du Niagara, où il existe beaucoup de mécontentement au sujet de la décision prise par cette commission des eaux limitrophes? La population d'Ontario croit que c'est un cas où nous avons perdu à un bout de la province et où l'autre partie a gagné à l'autre bout. Pourquoi n'y a-t-il pas un crédit relatif à une enquête concernant le partage des eaux au Sault Sainte-Marie et pour assurer une répartition convenable des eaux à Niagara-Falls. A mon avis, le ministre mérite plus d'éloges pour ce qu'il a fait que quelques-uns de ses collègues. On aurait dû appeler leur attention sur cette question et défendre aussi bien la cause du Canada dans l'affaire de Niagara-Falls et du Sault Sainte-Marie que dans l'affaire de la rivière Sainte-Marie.

Administration du territoire du Yukon.—Appointements et frais se rattachant à l'administration du territoire, \$170,750.

L'hon. M. OLIVER: Le crédit destiné au paiement des appointements est le même que l'an dernier.

M. PORTER: Combien y a-t-il de juges au Yukon?

L'hon. M. OLIVER: Trois.

M. PORTER: Combien de causes sont instruites en une année?

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais répondre à cette question; c'est le départe-

ment de la Justice qui règle le travail des juges. Mais je puis dire qu'il y a trois juges au Yukon afin qu'on puisse y juger une cause en appel sans sortir des limites du territoire. Naturellement, si on tient compte de la besogne accomplie, la présence de trois juges ne semble pas nécessaire; d'un autre côté, on en comprend la nécessité, si l'on tient compte de l'importance des procès et du coût élevé des appels interjetés dans l'Est.

M. PORTER: Est-ce que l'an dernier, deux de ces juges n'ont pas cessé de remplir leurs fonctions pendant environ six mois, chacun? Que deviennent les appels lorsqu'il ne reste plus qu'un juge?

L'hon. M. OLIVER: Les juges ont l'habitude de retarder les procès à leur gré.

M. CONGDON: Dans le territoire du Yukon, il y a des vacances de quatre mois, en hiver, lorsqu'il est impossible d'expédier les affaires judiciaires. La cour d'appel ne siège pas après le mois d'octobre ni avant le mois d'avril, et je crois qu'il est entendu entre les trois juges que chaque hiver, l'un d'eux a le privilège de s'absenter et de passer ses vacances ailleurs.

Allocation du conseil du Yukon pour entretien et réparations des routes, \$37,500.

L'hon. M. FOSTER: Ces routes sont-elles fréquentées à l'heure qu'il est?

L'hon. M. OLIVER: Il se traite beaucoup d'affaires au Yukon; il s'y dépense beaucoup d'argent et on y extrait un peu d'or. Il y a une nombreuse population qui, paraît-il, n'a pas diminué depuis un an ou deux.

Terres fédérales (dépenses imputables sur le capital).—Arpentage, examen de rapports d'arpentages, impressions de plans, etc., \$55,600.

M. LAKE: Je désire poser une question au ministre au sujet de la concession de terres aux soldats de l'expédition sud-africaine. Je crois qu'on lui a signalé une requête adressée par les soldats qui se sont enrôlés dans l'armée impériale et qui désirent obtenir des terres au Canada. Le ministre a-t-il examiné cette requête et quelle a été sa décision?

L'hon. M. OLIVER: On a appelé l'attention du ministère sur le projet d'accorder des terres aux soldats qui se sont enrôlés dans l'armée impériale, mais il a été décidé que le Canada avait rempli son devoir en récompensant les volontaires qui sont partis de nos bords, et le ministère n'a pas l'intention de s'occuper de ceux qui sont partis des autres coins de l'empire.

M. LAKE: Le ministre peut-il me renseigner au sujet des soldats qui ont repoussé l'invasion féniennne et qui ont envoyé à

Ottawa une députation dont plusieurs d'entre nous ont fait partie? Je voudrais savoir si le Gouvernement a examiné leur requête et quel a été le résultat.

L'hon. M. OLIVER: Je ne puis rien affirmer à ce sujet, mais aucune mesure n'a été prise jusqu'ici pour récompenser les services des soldats qui ont repoussé l'invasion féniennne.

M. J. A. CURRIE: Les journaux rapportent que le ministre de l'Intérieur a déclaré que le Gouvernement n'accordera pas de gratification aux soldats qui ont servi lors de l'invasion féniennne. Est-ce vrai, ou attend-on jusqu'à la prochaine élection pour accorder une gratification?

L'hon. M. OLIVER: Non, je ne crois pas que le ministre de l'Intérieur ait tenu ce langage, car c'est là une chose qui ne dépend pas de lui.

M. LAKE: Je voudrais aussi interroger le ministre au sujet des terres concédées aux soldats qui ont pris les armes lors de la rébellion du Nord-Ouest, en 1885. J'ai eu connaissance d'un cas où le bénéficiaire a négligé de tirer parti de la gratification pendant le temps prescrit par la loi. Le délai a été prorogé de temps à autre, mais il est expiré, je crois. Le ministre a-t-il l'intention de demander au Parlement d'accorder une nouvelle prorogation du délai; a-t-il eu vent d'autres cas semblables et, dans l'affirmative, se propose-t-il de venir au secours des intéressés? C'est par leur faute, bien entendu, qu'ils n'ont pas profité de cette gratification. D'un autre côté, il est malheureux pour eux que, par négligence ou autrement, ils aient négligé de tirer parti de ces concessions qu'ils ont certainement méritées à cette époque-là.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre ne peut pas venir en aide à des gens qui ont été aussi négligents. Ce serait au Parlement qu'il appartiendrait d'intervenir. Quant à moi, je ne voudrais pas priver personne d'une récompense bien méritée. Toutefois, rien n'oblige le Parlement à exempter personne des conséquences de ses omissions. Je serais plutôt porté à refuser l'extension du privilège demandée par l'honorable député, et voici pourquoi: Nous avons déjà accordé 7,000 ou plus de ces concessions et il est à désirer sous tous les rapports qu'on exerce aussitôt que possible les droits qui en découlent. Si l'on apprenait que deux ou trois bénéficiaires d'anciennes concessions ont été privés de leurs droits, faute de les exercer, cela pourrait avoir un effet salutaire et engager les gens à exercer leurs droits sans tarder. L'exemple effraierait les autres.

M. HERRON: Le Gouvernement a-t-il pris une décision concernant les revendications des pionniers du Manitoba et du Nord-Ouest, de ceux qui se sont rendus là-

bas en 1836 et en 1870? Il y a eu un échange de correspondance et toutes sortes de négociations, et je voudrais savoir si le Gouvernement a décidé ce qu'il fera en cette affaire.

L'hon. M. OLIVER: Le Gouvernement n'a pas encore décidé s'il doit s'occuper de ces réclamations.

M. MONK: J'avais l'intention de poser une question à propos de l'affaire dont il s'agit maintenant, car on m'a demandé de le faire. Ces hommes n'ont pas été coupables de négligence en ne faisant pas valoir plus tôt leurs réclamations, car ils n'ont jamais eu de titre qu'ils pouvaient faire valoir à l'appui. Leur position est particulière et digne de l'attention du Gouvernement. La loi de 1873 accordait un certain nombre d'acres de terre à des gens qu'on appelait les colons de Lord Selkirk et qui étaient venus au pays qui devint plus tard la province du Manitoba, avant le 1er janvier 1836. Ils commencèrent à arriver vers 1830 et la limite fixée par la loi de 1873 était le 1er janvier 1836. En 1874 cette loi fut abrogée. Il y avait dans le pays un nombre considérable de métis, étant les premiers occupants, la loi de 1874 abrogeant celle de 1873, accordait 160 acres de terre non seulement aux colons de Lord Selkirk, une catégorie nombreuse de colons arrivés dans des circonstances spéciales, mais à tous colons quelconques se trouvant dans le pays avant le premier janvier 1836. Les hommes de la baie d'Hudson et les colons blancs arrivés dans cette partie du pays—qui devint une possession du Gouvernement fédéral le 15 janvier 1830—après le premier janvier 1836, prétendent qu'on ne devrait pas les exclure, que tous les colons de quelque catégorie que ce soit ainsi que tous les métis qui se trouvaient là avant le premier janvier 1836, devraient être traités de la même manière. Il n'y a aucune bonne raison pour exclure les pionniers arrivés dans le pays avant janvier 1836. Je ne puis comprendre pourquoi on a fait cela et personne n'a pu me l'expliquer. Je sais que les honorables députés du Nord-Ouest connaissent bien cette affaire, mais j'ai reçu plusieurs lettres à ce sujet et je voudrais savoir du ministre si ces hommes doivent désespérer d'obtenir quelque chose. On peut prétendre qu'ils n'ont pas su faire valoir leur réclamation, qu'ils n'ont pas été assez actifs dans leurs démarches, mais, comme le sait mon honorable ami—personne ne le sait mieux que lui—depuis la création de la province du Manitoba en 1871, ces hommes ont eu peu d'occasions de s'adresser au Gouvernement. Leur réclamation fut soumise à la législature du Manitoba dès la constitution de la province. Cela nécessitait la mise en réserve de 80,000 acres. Aujourd'hui, je crois, 32 p. 100 de ces réclamations sont des ca-

M. J. HERRON.

tholiques, environ 33 p. 100 sont des protestants venant surtout de la province d'Ontario et 34 p. 100 sont des colons de la baie d'Hudson. Ce sont, en général, des hommes de mérite. Ils se considèrent des pionniers et je voudrais que mon honorable ami me dise au moins qu'il va prendre leur demande en considération.

L'hon. M. OLIVER: Ces réclamations ont été, je crois, soumises au Gouvernement sous une forme ou une autre à plusieurs reprises, mais je ne crois pas que le Gouvernement s'en soit jamais occupé d'une manière définitive. Il me semble que l'opinion publique devient de jour en jour plus opposé à l'octroi de ce qu'on appelle scrip, ou de titres à des terres publiques, et ce pour quelque raison que ce soit. Il existait, je crois, un sentiment, lorsque nous avons accordé des terres publiques aux vétérans du sud-africain que ces octrois devaient être les derniers qu'accorderait le Gouvernement.

M. LAKE: J'espère que le ministre de l'Intérieur reviendra sur sa décision quant à ceux qui ont gagné leurs octrois pendant l'insurrection de 1885 et qu'il demandera au Parlement d'étendre la période pour le choix de ces terres. Je connais un homme qui est allé au Yukon dès son début et qui y est constamment demeuré depuis. Jusqu'à un certain point c'est par suite de sa propre négligence qu'il n'a pas choisi une terre, il est très désireux d'en avoir une cependant et j'aimerais le voir rentrer dans ses droits. Il faisait partie des éclaireurs de French, il a rendu de bons services pendant l'insurrection et il a toujours été excellent colon depuis. Je voudrais aussi soumettre au ministre le cas des instructeurs et autres employés du ministère des Indiens sur les réserves indiennes pendant l'insurrection du Nord-Ouest et qui ont rendus de grands services en empêchant les Indiens de se soulever et d'ajouter à nos difficultés. Je demande pour eux un traitement aussi généreux que celui accordé à des personnes ayant moins de mérite. Le ministre peut-il faire quelque chose pour ces gens-là?

L'hon. M. OLIVER: Quant aux gens qui ont gagné leurs titres pendant l'insurrection du Nord-Ouest et qui ne les ont pas exercés, je serais certainement disposé à demander au Parlement une mesure qui ferait revivre leurs titres. En même temps, il ne me paraît pas que le ministre ou le Parlement soient obligés de réparer envers ces hommes un tort qui provient de leur propre négligence; si on le fait, ce sera par grâce seulement, et non pas à cause de leur droit.

Je ne puis en ce moment exprimer l'opinion du Gouvernement quant aux instructeurs agraires qui se trouvaient au Nord-

Ouest pendant le soulèvement, mais j'ai une connaissance personnelle de ce qu'ils ont fait et je ne crois pas que leurs réclamations soient fondées. Ils n'ont pas plus de droits que les autres colons du Nord-Ouest du temps, et j'en étais. Je crois que le principe d'octroyer des terres pour services militaires doit s'appliquer à ceux qui étaient enrôlés, qui se sont soumis au commandement et à la discipline militaire, offrant leur vie pour leur pays.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi le Gouvernement a-t-il refusé d'étendre le délai pour les vétérans de l'invasion féniennne et pour les vétérans impériaux?

L'hon. M. OLIVER: Je ne sache pas qu'on ait définitivement refusé la demande des vétérans de l'invasion féniennne.

L'hon. M. FOSTER: Une délégation s'est rendue auprès du Gouvernement.

L'hon. M. OLIVER: Le Gouvernement les a entendus mais n'a pas encore agi. Quant aux vétérans impériaux de l'Afrique du sud, le Gouvernement a jugé qu'en récompensant ceux qui étaient partis du Canada, le Canada s'était libéré de toute responsabilité et qu'il n'est pas conforme au principe alors posé que le Canada récompense les services rendus par des hommes appartenant à d'autres parties de l'empire.

L'hon. M. FOSTER: Les volontaires sud-africains sont allés à la guerre pour la défense de l'empire, dont le Canada fait partie, mais les vétérans de l'invasion féniennne ont pris le service et ont exposé leur vie pour la défense du Canada même. A cette époque nous n'avions pas de grandes terres à leur offrir, mais depuis nous avons développé le Nord-Ouest et il ne semble pas y avoir de bonne raison pour votre refus de récompenser ceux qui ont pris les armes pour la défense de leur pays dans des circonstances tout aussi dangereuses que celles accompagnant le service en Afrique. Sans doute le cas des autres vétérans est bien différent, mais on me dit qu'ils étaient prêts à se rendre sur ces terres pour les coloniser. N'ont-ils pas soumis au Gouvernement quelque projet coopératif par lequel ils s'obligeaient d'occuper ces terres? Ils ne demandaient pas seulement un titre qu'ils pourraient vendre ensuite. Le ministre a pu constater, je crois, qu'une grande partie des octrois faits aux vétérans du Nord-Ouest, avec l'idée qu'ils s'établiraient dans le pays, ont été vendus par les premiers détenteurs et que ce sont les volontaires qui en ont profité le moins.

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas de renseignements précis, mais je crains bien que l'honorable monsieur ait raison. Dans une entrevue que j'ai eu avec une délégation des autres vétérans, ceux-ci ont fait certaines propositions au sujet d'une colonie militaire, mais sans rien soumettre de pré-

cis, en autant que je m'en souviens. Ce n'était pas moi, naturellement, mais le ministre de la Milice qui devait s'occuper de cela, mais je crois qu'ils n'ont rien proposé de précis.

M. LAKE: Le ministre peut-il nous dire combien de vétérans du sud-africain ont reçu de titres jusqu'à présent et combien de terres ont été enregistrées pour eux?

L'hon. M. OLIVER: Le 19 mars, on avait émis plus de 5,000 titres et à la fin d'avril environ 500 avaient été enregistrés. Cependant, on ne doit pas s'attendre à ce que le choix des terres se fasse sur une grande échelle avant la fin d'avril au plus tôt.

M. J. A. CURRIE: Pendant l'expédition Wolseley, un ou deux Canadiens se sont enrôlés dans l'armée régulière. J'en connais un nommé James McNabb qui s'est enrôlé dans l'Ontario et s'est rendu jusqu'à Fort Garry; le fait de son enrôlement par Lord Wolseley pour s'occuper des bagages de l'état-major l'a empêché d'obtenir un octroi de terre. Il était enrôlé tout comme les autres et il était regardé comme un bon soldat dans le premier bataillon de la Rifle Brigade. Il m'a fait des représentations à ce sujet et je désire soumettre son cas au ministre. Il est Canadien de naissance et il a été enrôlé dans le pays, mais il a été exclu parce qu'il ne se trouvait pas dans un corps canadien. Dans les circonstances, j'espère que le ministre voudra bien examiner son cas.

M. BRADBURY: Je désire demander au ministre s'il a reçu aujourd'hui une délégation des anciens colons de la rivière Rouge demandant la reconnaissance de leurs droits. Je connais beaucoup de ces personnes et il me semble qu'une grande injustice leur a été faite. Le Gouvernement s'est montré généreux pour beaucoup de gens. Il y a quelques années on a fait un octroi aux métis, même à ceux demeurant au sud de la frontière. Cela posé, je crois que l'on devrait s'occuper de la réclamation de ces anciens colons. On me dit qu'une délégation de ces messieurs s'est rendue aujourd'hui auprès du premier ministre—je ne sais pas si le ministre de l'Intérieur était présent—et j'ai été très surpris d'apprendre que le premier ministre ne s'était pas rendu à leur demande. J'aimerais connaître la raison de cette attitude.

Certes, le Gouvernement ne peut refuser cet acte de simple justice aux pétitionnaires qui sont de vieux colons. Je suis fortement d'avis que le Gouvernement se rende à la prière de ces gens et je veux espérer que le premier ministre étudiera de nouveau la question, et que, malgré que la session tire à sa fin, on verra jour à donner satisfaction aux intéressés.

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais le dire. Je n'ai pas eu l'avantage d'assister

à cette entrevue avec le premier ministre. et je ne sais pas pourquoi il a rejeté leur demande. Il est impossible de satisfaire tout le monde. Il faut toujours comme une ligne presque imperceptible de démarcation entre ceux qui obtiennent et ceux qui n'obtiennent pas, et parce que vous déplacez sensiblement cette ligne sur un côté ou sur l'autre, vous ne pouvez vous soustraire à l'inévitable résultat de laisser quelqu'un juste en-dehors de cette ligne. Le Parlement crut sage, il y a plusieurs années, de décréter que les pionniers du Manitoba, antérieurement à 1836, avaient droit à certains égards, mais que ceux qui y étaient arrivés après cette date ne pouvaient pas s'attendre aux mêmes égards. J'hésite à croire qu'il serait sage de vouloir changer la décision que nous avons prise à une époque où nous étions beaucoup plus rapprochés des faits que nous le sommes aujourd'hui. Je crois que le premier ministre n'avait aucune idée arrêtée sur cette question avant l'arrivée de cette délégation, et je conclus que cette dernière n'a pu lui donner des raisons suffisantes pour l'induire à changer la décision prise naguère. Il doit y avoir une limite à accepter des réclamations.

M. BRADBURY: Je me trompe peut-être en disant que le premier ministre a repoussé leur demande, mais c'est ce que j'avais cru comprendre lorsque M. Cowie était ici.

M. MONK: C'est un détail étrange de ce cas particulier que personne n'a jamais pu expliquer pourquoi le Gouvernement, en 1874, avait fixé la limite de temps au 1er janvier 1836. J'ai vu de la correspondance et entendu des déclarations à ce sujet, et le seul prétexte qu'on a allégué est que les colons de Selkirk sont censés être arrivés entre 1813 et 1836. On n'est pas positif sur ce point. La loi de 1874 ne faisait aucune différence entre les colons de Selkirk et tout autre colon. La frontière actuelle de la province du Manitoba disparaît dans la distinction établie par la loi de 1874, et le reste des colons d'alors se disent: Mais pourquoi n'obtiendrions-nous pas la même mesure de justice? Voici un homme qui est venu s'établir ici le 12 janvier 1836, un autre en 1840, un autre en 1850, un autre en 1860. Ils disent que le Gouvernement ne devrait pas faire de distinction entre les colons blancs qui sont allés s'établir dans ces régions avant qu'elles devinssent une partie du Dominion, le 5 juillet 1870, d'autant plus que les métis obtinrent pleine et entière justice. Je crois savoir que le premier ministre aurait répondu à M. Cowie: Pourquoi n'avez-vous pas fait valoir plus vigoureusement votre réclamation? La réponse est que jusqu'à ces dernières années, les colons n'ont pas été en réalité représentés; le Manitoba était amplement repré-

senté, mais les territoires du Nord-Ouest ne l'étaient pas, si ce n'est ces dernières années. Une autre raison est qu'ils attendaient que les provinces fussent définitivement organisées. L'honorable ministre a raison de dire qu'il faut tirer une ligne en quelque part, mais il s'agit ici d'un cas spécial, indépendamment du service militaire, et le Gouvernement pourrait fort bien s'en occuper.

M. STAPLES: J'appellerais l'attention du ministre sur une demande que je lui ai faite le 10 mars dernier, au sujet d'une section dans la municipalité de Thompson et de l'émission de la patente qui la concerne. Il appert que ce terrain a été donné à la ville de Brandon au lieu de lots de ville qui furent remis à la municipalité pour des fins industrielles. Voici ma demande et la réponse du ministre:

Un titre a-t-il été émis pour la section n° 6, township 5, rang 7, à l'ouest du premier méridien? Dans l'affirmative, en faveur de qui? Dans la négative, pour quelle raison ne l'a-t-il pas été?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre le l'Intérieur): Non, cette section a été accordée par un décret du conseil le 9 août 1900, à la ville de Brandon en échange de certains terrains remis à la couronne en rapport avec l'école industrielle de Brandon, mais à la demande du secrétaire-trésorier de la ville de Brandon l'émission du titre a été retardée.

Des taxes au montant de \$3,500 se sont accumulées sur ce morceau de terre. Cette municipalité a presque atteint la limite de son pouvoir d'imposition, pour tâcher de se donner les améliorations nécessaires et pourvoir aux besoins de l'instruction, et il est très incommode pour elle de laisser accumuler les taxes sur ce lopin de terre. Je demanderais au ministre comment il se fait que le département a retardé d'émettre la patente à la demande du secrétaire de la ville de Brandon? Il ne paraît pas y avoir de justification pour ce délai, et je crois que la ville de Brandon devrait être forcée d'obtenir cette patente afin de permettre à cette municipalité de percevoir ses taxes.

L'hon. M. OLIVER: Je suppose que la patente n'a pas été émise pour la raison que l'honorable député a alléguée, sans autre raison de la part du département. C'est ce que je pense. Ce n'est certainement pas notre désir de retarder l'émission d'une patente, pour aider une municipalité ou n'importe qui à ne pas payer ses taxes.

M. CROSBY: Je regrette d'entendre dire que rien n'a été fait pour se rendre au désir des volontaires de l'invasion féniennne. L'on sait que les grandes et importantes collectivités n'agissent que très lentement, mais les vieux volontaires de l'invasion féniennne ne sont pas pour vivre bien longtemps.

C'est une question dont le Gouvernement aurait dû s'occuper auparavant, et il de-

vrait nous faire connaître exactement ce qu'il va faire au sujet de ces demandes. J'étais présent lorsque ces personnes ont soumis leur cause au premier ministre, et j'ai été étonné d'apprendre d'une personne qui habitait Chicago à l'époque de l'invasion féniennne, qu'elle-même et un certain nombre d'autres Canadiens avaient payés leur passage des Etats-Unis au Canada afin de venir aider à la défense du pays. J'ai cru que c'était là un très fort argument.

On a aussi parlé des vétérans de 1885. Mais il y a une classe de vétérans dont on n'a pas parlé, ce sont les volontaires canadiens qui ont été en garnison à Halifax, afin de permettre aux troupes impériales qui étaient là d'aller en Afrique du sud. Je crois que leurs titres sont aussi forts que ceux des volontaires qui sont allés en Afrique parce qu'eux aussi se sont enrôlés, se sont soumis à la discipline et étaient prêts, ils s'y attendaient même, à aller au premier moment prendre part à la guerre d'Afrique. A cette époque il était nécessaire que notre plus forte place de guerre eût des soldats, et ces volontaires se sont offerts pour garder la place. Bien que les autres aient des titres très forts et très justes, et je serais heureux si le Gouvernement écoutait ces demandes, car je crois que ceux qui sont allés faire la garnison à Halifax ont réellement des titres aussi forts que ceux qui sont allés sur les champs de bataille. A-t-on tenu compte des demandes de ces hommes et se propose-t-on d'en tenir compte? Je crois qu'il suffira d'appeler l'attention du Gouvernement sur cette question pour lui faire voter des primes à ces volontaires.

L'hon. M. OLIVER: Je ne crois pas que la question ait jamais été soumise d'une façon directe à l'attention du Gouvernement. On en a parlé dans les commencements de la session, mais je ne crois pas qu'aucune demande directe ait été faite au nom des soldats dont il s'agit. Je crois cependant qu'il y a une certaine différence entre les soldats qui se sont engagés pour tenir ainsi que je le comprends la garnison à Halifax, et ceux qui se sont enrôlés pour faire le service actif en Afrique du sud. Mon honorable ami (M. Crosby) comprend naturellement que la loi qui donne des terres aux soldats qui sont allés en Afrique n'en donne pas à ceux qui ont tenu la garnison à Halifax.

M. CROSBY: Je ferai remarquer au ministre que lorsque ces hommes se sont enrôlés pour aller en garnison à Halifax, le Gouvernement fédéral n'avait pas encore décidé d'envoyer des troupes dans l'Afrique du sud. Mais les troupes impériales avaient reçu ordre de partir et ces volontaires s'offrirent pour tenir la garnison à Halifax. Lorsque le Gouvernement fédéral décida qu'il fallait envoyer des soldats en Afrique

du sud, ces volontaires s'étaient déjà enrôlés, ils faisaient partie de l'armée et étaient prêts à marcher, et plusieurs mêmes ont voulu s'engager pour faire du service actif en Afrique du sud. Ils furent dans les premiers volontaires à offrir leurs services et ce furent leurs services qui permirent d'envoyer les soldats de la garnison d'Halifax. Je crois qu'ils ont autant de droits que ceux qui sont allés sur le champ de bataille. Je ne discuterai pas la question au long précisément, mais je demanderai au Gouvernement s'il ne s'en est déjà occupé, de bien vouloir le faire au plus tôt.

L'hon. M. OLIVER: Ainsi que je l'ai déjà dit l'attention du Gouvernement n'a pas été appelée sur la question autant que je sache, mais maintenant que mon honorable ami (M. Crosby) appelle notre attention ici dans cette Chambre, il sera de notre devoir d'étudier la question et de faire connaître le résultat de notre étude. Il ne sera peut-être pas possible de décider quelque chose d'ici à la fin de la session mais l'honorable député aura droit à avoir une réponse du Gouvernement sur la question.

M. McCARTHY: Avant que l'item soit adopté, je voudrais demander au ministre de l'Intérieur (M. Oliver), ce que le Gouvernement a fait au sujet de l'enquête concernant la conservation de l'eau dans l'Ouest pour fins d'irrigation? J'ai posé la question deux fois déjà à la session dernière et à la présente session antérieure. Le ministre de l'Intérieur m'a répondu il y a deux ans que trois hommes faisaient des études sur le terrain, qu'ils mesuraient les cours d'eau et examinaient les moyens de conservation des eaux pour fins d'irrigation et autres. Au mois de juin dernier le ministre a dit aussi que le Gouvernement n'avait pas encore étudié la question bien à fond, mais pour citer ses propres paroles:

Présentement notre personnel s'occupe plutôt des demandes de ceux qui veulent avoir l'eau immédiatement, plutôt que de tracer un plan ou un système d'irrigation applicable à tout le pays.

Je ne sais pas si j'ai réussi dans les occasions précédentes à faire comprendre au ministre l'importance d'une enquête avec ce but en vue. L'irrigation est de la plus grande importance dans cette partie du pays, et l'on nous demande présentement beaucoup plus d'eau qu'on n'en a à fournir. Je crois qu'une enquête complète devrait être faite pour connaître la quantité d'eau dont nous pouvons disposer, et les moyens de la conserver. Je crois que si le ministre veut discuter cette question avec le chef de ce service, M. Campbell, il constatera que ce fonctionnaire comprend les besoins de ces recherches. Le ministre a dit à la dernière session que le personnel qu'il avait n'était pas suffisant pour faire l'ouvrage.

Je veux de nouveau insister sur la nécessité de tenir une étude complète, et je voudrais que le ministre fasse connaître au comité si des efforts ont été faits depuis la dernière session pour conserver l'eau des provinces du Nord-Ouest?

L'hon. M. OLIVER: Je regrette de ne pas être en état de donner à l'honorable député les renseignements qu'il désire. Il est évident que si nous n'augmentons pas considérablement les crédits pour l'irrigation, il ne sera pas possible de faire les études étendues qu'il serait nécessaire de faire en vue d'atteindre les résultats dont parle l'honorable député. Dans le cours de l'année dernière on a insisté, malgré le personnel peu nombreux à notre disposition, pour avoir de nouveaux canaux d'irrigation partout. Cependant nous nous proposons de prendre certaines mesures pour découvrir quelle est la quantité d'eau que l'on peut obtenir, et connaître les endroits où elle peut être distribuée avec le plus d'avantages, et nous espérons pouvoir à l'avenir travailler avec plus d'activité que nous l'avons fait jusqu'à présent. Nous établirons cette année, sous la surveillance du chef du service à Calgary, une méthode spéciale pour mesurer les cours d'eau, comme commencement à la conservation de nos sources d'eau. On m'a soumis d'autres projets que l'on n'a pas encore eu le temps d'étudier, mais je puis assurer mon honorable ami que nous comprenons parfaitement la nécessité de conserver l'eau dans le Sud-Ouest de ce pays, et d'obtenir des renseignements complets relativement à l'eau que l'on peut se procurer et les endroits où il est plus avantageux de distribuer l'eau. Le Gouvernement se propose d'utiliser le crédit qui est demandé pour le plus grand avantage du pays. Nous n'avons pas demandé un crédit plus élevé non pas parce que nous ne comprenons pas la nécessité de l'irrigation, mais parce qu'il nous faut faire des réductions dans toutes les branches du service civil. C'est la seule raison pour laquelle nous n'avons pas poussé les travaux plus rapidement.

M. McCARTHY: Le ministre nous a fait absolument les mêmes promesses à la session dernière. J'ai voulu lui faire comprendre la nécessité de déployer un peu plus d'activité, cette année que l'année dernière. La question est très importante. On s'en est occupé à la convention de l'Alberta du sud, tenue il y a deux ans, et à laquelle assistait un fonctionnaire du département de l'Intérieur. Je crois que le chef de ce service comprend parfaitement la nécessité qu'il y a de faire des démarches actives.

Etudes hydrographiques, \$7,500.

L'hon. M. FOSTER: Que faites-vous à ce sujet?

M. M. S. McCARTHY.

L'hon. M. OLIVER: Ces travaux se font dans l'Alberta et la Saskatchewan du sud. On n'a pas fait encore de mesurage exact et scientifique du volume d'eau qui coule dans ces rivières afin de pouvoir connaître exactement la quantité que l'on peut distribuer. On a établi des jauges aux endroits principaux, et l'on s'est entendu avec les habitants pour qu'ils prennent des observations quotidiennes de l'élévation et de la baisse de l'eau dans les rivières.

L'hydrographe en chef s'occupera du district de Calgary d'une façon toute spéciale, et verra aussi ce qu'il y a à faire dans les autres districts. Pour commencer nous bornerons les opérations aux cours d'eau les plus importants, mais nous les étendrons graduellement aux autres cours d'eau dont dépend l'approvisionnement des villes et villages. Je crois qu'il faudra trois ou quatre années de travaux avant de pouvoir connaître exactement la quantité moyenne d'eau fournie tous les ans par ces rivières.

L'hon. M. FOSTER: Je crois que l'on devrait choisir avec grand soin les personnes qui seront chargées de prendre les observations à ces jauges. Des inexactitudes gêneraient tout.

L'hon. M. OLIVER: Nous n'avons pas un crédit assez considérable pour nous permettre de nommer et payer des employés à chaque endroit où il y aura des jauges. Mais, nous ferons de notre mieux et répartirons les travaux sur la plus grande étendue de terrains possible.

Traitements du service extérieur, \$180,000.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que la diminution vient du transfert d'employés dans le service intérieur.

L'hon. M. OLIVER: Il y a une diminution de \$105,000, occasionnée par le passage des fonctionnaires temporaires à Ottawa dans le service intérieur qui étaient payés auparavant avec ce crédit.

Dépenses casuelles, publicités, etc., \$112,500.

L'hon. M. FOSTER: Cette publicité est-elle faite de la même manière qu'auparavant? Il y a une diminution de \$40,000.

L'hon. M. OLIVER: Une partie considérable des employés qui étaient payés sur le fond des contingents sont maintenant transférés dans le service intérieur. Cinquante-trois commis ont été transférés au service intérieur. Ce qui explique la diminution de la dépense au fonds des contingents.

L'hon. M. FOSTER: Ce sont des fonctionnaires qui demeuraient à Ottawa.

L'hon. M. OLIVER: Oui. Ils ont été attachés au service afin de répondre aux besoins de l'administration, et on a deman-

dé leur rémunération au fonds des dépenses casuelles.

L'hon. M. FOSTER: Si je ne me trompe, désormais on ne puisera plus ces deniers dans le fonds des dépenses casuelles.

L'hon. M. OLIVER: Non. Nous avons inscrit au budget supplémentaire un crédit de \$5,000 affecté au paiement des auxiliaires dont nous pourrions avoir besoin.

L'hon. M. FOSTER: Sous le régime de la loi des services publics.

L'hon. M. OLIVER: Oui. Nous prévoyons qu'il sera nécessaire d'utiliser des auxiliaires, et nous avons porté au budget supplémentaire un crédit dans ce but.

M. BLAIN: Toute la dépense figurant dans l'item de publicité se rattache-t-elle aux frais de publicité seuls ou bien embrasse-t-elle également les impressions?

L'hon. M. OLIVER: Le crédit comprend les impressions aussi bien que les annonces.

M. BLAIN: Quels sont les principaux articles?

L'hon. M. OLIVER: Il y a \$30,000 affectés aux impressions et aux articles de bureau et \$10,000 pour frais de publicité.

M. BLAIN: Quels sont les item qui figurent sous la rubrique des impressions?

L'hon. M. OLIVER: On se sert d'un grand nombre de formules pour la gestion des terres domaniales; les livres et les formules dont on a besoin pour les bureaux des agents et des sous-agents figurent sous cette rubrique.

M. BLAIN: Toutes ces impressions se font-elles au Canada?

L'hon. M. OLIVER: Tout cela s'imprime au bureau de l'imprimerie de l'Etat.

L'hon. M. FOSTER: Vous faites imprimer une foule de choses en dehors du Canada?

L'hon. F. OLIVER: Ce sont les impressions de brochures pour le service de l'immigration.

Terres domaniales—imputables sur le revenu—protection des forêts au Manitoba, dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest et la zone des chemins de fer, en Colombie-Anglaise; sylviculture au Manitoba, en Saskatchewan et dans l'Alberta; inspection et gestion des réserves forestières, \$100,000.

M. McCARTHY: J'appelle l'attention du ministre sur un article paru dans les journaux, et que j'ai mentionné, la session dernière. Dans cet article, il est dit que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) aurait déclaré que le Gouvernement a décidé de réserver tout le versant oriental des Rocheuses et les plateaux des montagnes, à

titre de réserve forestière. Je ne sais trop si le ministre se souvient du débat qui s'est déroulé ici en juin dernier. Je me suis alors informé de l'exactitude de la déclaration faite par le ministre de l'Agriculture au congrès forestiers, tenu à Montréal en mars 1908. Cette déclaration a été formulée et les journaux de l'Ouest canadien l'ont tous reproduite dans leurs colonnes. A cette époque le ministre a déclaré qu'il ne saurait dire si le Gouvernement avait pris une décision au sujet de cette question. Je prierais le ministre de me dire s'il est en mesure de m'informer si le Gouvernement a pris une décision quelconque au sujet de ce système et s'il entend mettre de côté une partie de cette contrée comme réserve forestière.

L'hon. M. OLIVER: La question a été débattue et longuement étudiée ici, l'année dernière:

M. McCARTHY: J'ai vu une déclaration en ce sens dans les journaux, au cours de la semaine dernière.

L'hon. M. OLIVER: Cette discussion tient à un malentendu au sujet du mot "réserve" ou plutôt sur le sens qu'il faut attribuer à ce mot. Il existe déjà plusieurs réserves sur le versant oriental des Rocheuses. Il ne serait pas dans l'intérêt public d'étendre cette réserve, de façon à couvrir tout le versant oriental des Rocheuses; car, en effet, le versant oriental des Rocheuses est d'un grand prix, non seulement par ses richesses forestières, mais encore par la houille qu'il renferme. Cela nécessite une certaine liberté d'accès, tant pour l'entrée que pour la sortie et l'emploi général de capitaux et de main-d'œuvre. Aussi il ne serait guère possible d'établir de restrictions comme celles régissant une réserve de parc. Au demeurant, le Gouvernement est parfaitement convaincu de l'importance d'accorder toute la protection possible au développement des essences sur le versant oriental des Rocheuses. Aussi a-t-il l'intention de n'épargner aucune dépense légitime et autorisée par les circonstances, en autant que nos renseignements le permettront de temps à autre, afin d'entourer d'une protection spéciale les essences qui croissent sur le versant oriental des Rocheuses.

M. McCARTHY: Quelle mesure a-t-on prises? A-t-on établi des réserves autres que les trois mentionnées par le ministre.

L'hon. M. OLIVER: Non.

M. McCARTHY: A-t-on pris quelques mesures en vue du reboisement des réserves qu'on crée actuellement?

L'hon. M. OLIVER: Une partie du crédit que nous demandons est affecté à des essais de reboisement dans les réserves déjà désignées.

M. McCARTHY: Quant aux trois réserves en question, quel emploi fait-on actuellement du bois de haute futaie?

L'hon. M. OLIVER: Jusqu'à maintenant on n'a pris aucune disposition. Ces réserves ont été plutôt considérées comme des réserves de parc et le Gouvernement s'est efforcé de décourager la coupe des hautes futaies pour conserver leur beauté naturelle. Il faut prendre en considération sérieuse la question économique de disposer de ces bois précieux qui se trouvent dans ces réserves.

M. CAMPBELL: Je voudrais poser une question au ministre de l'Intérieur au sujet des squatters qui ont été chassés des limites des réserves forestières à Dauphin. J'ai fait inscrire au journal une question demandant au ministre s'il avait donné des instructions à ses gardes forestiers pour démolir et brûler les maisons de ces colons. Il a répondu que non. J'ai en ma possession des affidavits de personnes de la localité qui ont été amenées par le Gouvernement comme immigrants et qui ont été placées sur un terrain qui est devenu depuis une réserve forestière; dans quelques cas ils ont été placés par les agents du Gouvernement et leurs maisons ont été brûlées. Un homme déclare que quand il a refusé de s'en aller, l'agent du Gouvernement, M. Robertson a sorti un revolver et l'a menacé de lui tirer dessus. Je voudrais savoir du ministre si c'est le système employé par le Gouvernement au sujet de ces squatters.

L'hon. M. OLIVER: Le système appliqué par le Gouvernement relativement aux squatters établis dans les réserves forestières est un système qui a été établi par le Parlement. Le Parlement a cru devoir déclarer qu'il y aurait des réserves forestières, et qu'on ne permettrait pas de faire de la colonisation dans ces réserves. Aussi, pour appliquer les ordres donnés par le Parlement, il est nécessaire de faire disparaître toute habitation dans l'étendue de ces réserves. En mettant à exécution ce système administratif ce n'est certainement pas le désir du Parlement que de tels moyens soient employés à l'égard des personnes qui se sont établis innocemment dans ces réserves. Mais il y a des squatters et des squatters, et il y a une différence entre le squatter qui s'est installé là par ignorance et le colon qui y réside au mépris de la loi et de l'autorité. A moins que je ne connaisse exactement les faits tels qu'ils se sont passés dans le cas mentionné, il m'est impossible de dire ce qu'aurait dû faire le fonctionnaire. Je crois que le comité admettra que si le Parlement a déclaré que l'on réservera une certaine superficie de terre pour la colonisation, et que quelqu'un au mépris de l'autorité du Parlement se rend sur cette terre et y élève une maison, c'est un cas qui nécessite l'emploi de mesures sévères. Le Parlement ne peut

M. F. OLIVER.

pas permettre que l'on méprise son autorité et le Parlement compte sur les fonctionnaires de l'administration pour faire en sorte que son autorité soit maintenue. Je n'ai jamais entendu dire qu'un fonctionnaire du Gouvernement ait menacé d'un revolver un de ces squatters, mais je crois pouvoir dire à mon honorable ami que le squatter a pu s'avancer dans la direction du fonctionnaire du Gouvernement avec une hache à la main, et il serait assez logique dans de telles circonstances que le fonctionnaire du Gouvernement se soit protégé avec un revolver.

Chaque cas doit être étudié à son mérite, chaque fonctionnaire a reçu du département des instructions les plus précises pour se conduire avec beaucoup de ménagement envers le squatter et le traiter avec toute la douceur possible, mais en même temps le fonctionnaire a été informé qu'il devait éloigner le colon. Nous ne pouvons pas aller plus loin que cela dans les instructions générales, et s'il y a quelque blâme, cela doit être sur les mérites de chaque cas en particulier.

M. CAMPBELL: Je ne combats pas la politique du cabinet au sujet des réserves forestières; je parle des mesures violentes qui ont été prises par les fonctionnaires du gouvernement. Je vais donner lecture de l'affidavit suivant pour montrer que l'on emploie une certaine rigueur envers quelques-uns de ces gens:

Dominion du Canada, province du Manitoba, Affaires de homestead, savoir:

Je soussigné, Frank D. Crowder, de la ville de Dauphin, dans la province du Manitoba, déclare solennellement:

1. Que dans l'automne de 1905, je me suis établi sur le lot sud-ouest $\frac{1}{4}$ de 25-23-20, ouest, dans la province du Manitoba.

2. Que j'ai construit sur ledit quart de section une maison, une écurie, un grenier, un poulailler, et un atelier. Toutes lesdites constructions étant construites en tronc d'arbres avec un toit de planches.

3. Que j'ai défriché six acres et en plus défoncé six acres.

4. En juillet 1908, l'inspecteur forestier Robertson m'a informé que je devais abandonner la terre, et je lui ai dit que feu M. Young et M. Burrows m'avaient dit, quand j'ai commencé à coloniser sur cette terre que si certains squatters du nom de Wards avaient leur licence de homestead, j'aurais la mienne.

5. J'ai par la suite trouvé que lesdits Wards avaient obtenu leur licence et j'ai considéré que j'avais droit à la mienne.

6. Ledit Robertson a démolí toutes mes constructions et ensuite les a brûlées complètement.

7. Que ledit Robertson m'a offert comme compensation \$50, somme que j'ai considéré comme une offre ridicule et comme ne devant compenser en aucune manière le travail que j'avais fait et le temps et la peine que j'avais pris pour m'installer sur le quart de section sud-ouest du n° 25.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie, et sachant qu'elle a la même valeur et le même effet que si elle était faite sous serment, sous l'empire de la loi de la preuve au Canada, d'après les Statuts révisés du Canada 1906, chapitre 145, article 36.

FRANK D. CROWDERS.

Déclaré devant moi, dans la ville de Dauphin, province du Manitoba, le 29e jour d'avril 1909.

C. H. EDWARDS,
Commissaire, etc.

J'ai d'autres affidavits de même nature que je me ferai un plaisir de transmettre au ministre. Tout ce que je demande c'est qu'il soit pris des mesures convenables pour la protection de ces gens, et surtout pour la protection de ceux qui ont été placés sur ces quarts de sections par des agents du gouvernement, et à qui on avait assuré qu'ils seraient protégés.

Cartes du Dominion et des territoires du Nord-Ouest, \$54,4000.

L'hon. M. FOSTER: Ce travail est-il exécuté dans notre pays maintenant?

L'hon. M. OLIVER: Oui, par la compagnie "Toronto Lithographing".

L'hon. M. FOSTER: Cela comprend-il les cartes géodésiques?

L'hon. M. OLIVER: Je ne le pense pas. Les renseignements recueillis par le service géodésique sont utilisés par le géographe dans la préparation de ses cartes, lesquelles se rapportent aux parties du pays que le service géodésique a exploré; mais je ne sache pas qu'il existe une carte spéciale pour ce service. Les cartes que nous avons publiées sont la carte des homesteads, la carte des sections impaires, la carte de la zone du chemin de fer, indiquant la zone de la voie ferrée dans la Colombie-Anglaise, la carte de la rivière de la Paix; des cartes partielles des provinces de l'Est, etc.

(Rapport est fait des résolutions adoptées.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

L'hon. M. FOSTER: Que ferons-nous demain matin?

L'hon. M. FIELDING: Nous délibérons le projet de loi relatif aux chemins de fer; puis s'il reste du temps, le bill de l'immigration, et après cela le bill relatif au code criminel, ainsi que d'autres inscrits au feuillet.

L'hon. M. FOSTER: Inutile de demander, j'imagine, si le projet sur les assurances sera délibéré à cette session-ci?

L'hon. M. FIELDING: Rapport a été fait hier du bill sur les assurances, par le sous-comité de la banque et du commerce, et ce projet a été délibéré presque en entier; une ou deux questions seulement ont été réservées. Le comité va s'assembler demain matin, et je conjecture que le lendemain matin il sera fait rapport du bill à la Chambre.

L'hon. M. FOSTER: Cela veut dire qu'il ne sera pas prêt pour notre examen avant samedi? Il m'est parvenu aujourd'hui une gerbe de télégrammes au sujet de parties du bill qui sont supposées avoir reçues l'assentiment du sous-comité, et l'on suppose que c'est là le bill que la Chambre probablement aura à délibérer. Le ministre des Finances, je le crains, constatera que même en l'absence de toute représentation de la part du public, une mesure aussi diversifiée et aussi importante que celle-là ne saurait, dans les quatre ou cinq jours de la fin de la session, être l'objet d'un examen suffisant de la part du petit nombre des députés qui seront présents. Le ministre considère-t-il qu'il soit sage d'insister sur l'adoption d'une telle mesure vers la fin de la session? En supposant qu'elle soit adoptée ici, est-il possible pour le Sénat d'en faire l'examen consciencieux? Et si le bill n'est pas adopté au Sénat, il est jeté de côté et il nous faudra recommencer l'année prochaine.

M. MONK: J'ajouterai aux observations de l'honorable député préopinant,—et nombre de députés, j'en suis sûr sont dans le même cas,—qu'il m'est arrivé un grand nombre de télégrammes aujourd'hui. On est d'avis que si le projet de loi doit être délibéré,—et l'honorable ministre sait que c'est impossible, si la prorogation doit avoir lieu mercredi prochain,—il faudrait donner aux intéressés l'occasion de se faire entendre relativement à certains articles, et c'est sur quoi on insiste dans les télégrammes. L'honorable ministre reconnaîtra, je pense, que dans les circonstances nous ne saurions consciencieusement adopter ce projet de loi à la présente session.

L'hon. M. FIELDING: Je me rends bien compte que, s'il se trouve même un seul membre désireux d'empêcher l'adoption du projet de loi, il pourra y réussir.

L'hon. M. FOSTER: Je n'aime pas à entendre le ministre m'accuser de vouloir empêcher l'adoption du projet de loi.

L'hon. M. FIELDING: Je veux dire s'il se trouve un député qui croit de son devoir de s'opposer à l'adoption du projet de loi. Mais j'ai l'espoir que lorsque ce bill sera déposé sur le bureau de la Chambre, on s'apercevra qu'il prête si peu le flanc à la critique, la Chambre sera tellement satisfaite du travail opéré à cet égard par le

sous-comité et par le comité de la banque et du commerce, qu'elle ne demandera pas mieux que de l'adopter. Les objections que l'on m'a faites, et j'imagine qu'il en est de même dans le cas des honorables députés de la gauche, n'ont trait qu'à une disposition du bill, et cela pourra alimenter une discussion d'une demi-heure au plus; mais de ce qu'on trouve à redire à cette disposition il ne faut pas conclure que le bill doit être rejeté. J'ai l'espoir que le Sénat, de son côté, l'adoptera dans les circonstances; mais même s'il refusait de le faire, la Chambre des communes n'en devrait pas moins faire son devoir, quitte à le présenter de nouveau au Sénat à la prochaine session.

Lorsque nous songeons au vaste champ de discussion qu'il y avait à une certaine phase et lorsque nous constatons que nous avons concilié les intérêts en conflit dans presque tous les cas, je crois qu'il serait très regrettable que nous ne puissions pas, dans tous les cas produire ce bill devant la Chambre avec l'espoir qu'il y parviendra sous une forme qui sera acceptable.

L'hon. M. FOSTER : Je suis certain que nul ne désire voir échouer le bill. De fait, il serait à regretter que nous ne l'adoptions pas au cours de la présente session. Il est depuis si longtemps en suspens que les intérêts de l'assurance en ont souffert. Mais on est en général d'avis qu'avant son adoption il devrait y avoir une discussion finale sur ces questions vitales.

L'hon. M. FIELDING : Je reconnais que le bill a été traité de part et d'autres avec la plus grande loyauté, et je n'ai que des remerciements à offrir aux honorables députés des deux côtés de la Chambre pour l'excellent esprit avec lequel le bill a été traité.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 12 mai 1909.

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

1ère LECTURE

D'un bill (n° 186), déposé par M. Graham, concernant certaine subvention pour le prolongement du chemin de fer canadien du Nord de Québec.

QUESTIONS.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL
--COUR DE GARAGE A LA-TUQUE.

M. BLONDIN demande :

1. La commission du Transcontinental a-t-elle choisi le site, et déterminé l'emplacement

M. W. S. FIELDING.

où doit être la cour de garage de division (divisional yard) du Transcontinental, section est, district B, à ou près de La-Tuque?

2. Quelle est la désignation de cet endroit, par numéros de rang ou du cadastre; de qui a-t-il été acheté, et quel prix en a été payé?

3. Quel est le montant total des dommages causés annuellement aux travaux du Transcontinental national jusqu'à ce jour en amont de La-Tuque, depuis ce dernier endroit jusqu'au "Creek à Ludger Noël" ?

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

1 et 2. Tout cela est présentement à l'étude.

3. Il n'y a aucun dommage.

TRAITE CONCERNANT LES EAUX NAVIGABLES ET LES FRONTIERES.

M. MACDONELL (par M. Blain) demande :

Le Gouvernement s'est-il occupé de cette question, savoir : Si le traité projeté touchant les eaux navigables et les frontières sera oui ou non un empêchement à la construction de l'élargissement projeté des canaux Welland et du Saint-Laurent, ou à celle du canal projeté de la baie Georgienne, sans le consentement des commissaires nommés en vertu du traité, attendu que ces travaux, ou l'un quelconque d'entre eux, peuvent raisonnablement être considérés comme devant affecter le niveau de l'eau dans les lacs Huron, Erié et Ontario?

L'hon. M. AYLESWORTH (ministre de la Justice). Ce traité est présentement à l'étude.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A AUTORISER LE GOUVERNEMENT A CONTRACTER UN EMPRUNT.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme demain en comité général pour discuter le projet de résolution suivant :

Décide qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à prélever, par voie d'emprunt, en sus des sommes non encore empruntées, et négociables, dépendant des emprunts autorisés par le Parlement, en vertu de toute loi passée avant ce jour, telle somme ou telles sommes d'argent, ne dépassant pas en tout le chiffre de cinquante millions de dollars, qui peuvent être requises pour les fins de solder les emprunts et obligations du Canada, arrivant à maturité, et pour pourvoir aux travaux publics autorisés par le Parlement du Canada.

Que les sommes d'argent à prélever par voie d'emprunt, en vertu de toute loi basée sur les présentes résolutions, seront prélevées sous le régime des dispositions de la partie du chapitre vingt-quatre des Statuts Révisés du Canada concernant la dette publique, et le prélèvement des emprunts autorisés par le Parlement;—et que les sommes ainsi prélevées formeront partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

L'objet de ce projet de résolution a été soumis à Son Excellence le Gouverneur

général qui l'a approuvé et le propose à l'examen de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL (n° 106) MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le bill (n° 106) portant modification de la loi des chemins de fer.

Sur l'article 13.

M. LANCASTER: Je désire ajouter quelques mots avant que cet article soit adopté. Je ne crois pas que le ministre se rende compte du mauvais côté de cet article, dont la première clause nous vient du Sénat. Cet article n'a absolument aucune raison d'être, et par là même la commission se trouverait pour ainsi dire avoir le droit de rejeter cet article en son entier. Je sais pertinemment ce que je dis, et c'est ce qui devra s'ensuivre. Dans la première clause, il a ajouté ces mots:

Où à moins que permission ne soit donnée par quelque règlement ou ordre de la Chambre.

Je ne crois pas que vous donniez aucun avantage au public, mais, s'il y a avantage, tout ce que nous pourrions faire pourrait être détruit par un règlement général de la commission. Nous ne sommes pas envoyés ici pour permettre à la commission de révoquer les lois que nous faisons, tout simplement en passant un règlement dont le public n'a aucune connaissance.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): En ce qui concerne le paragraphe 4, on m'a fait observer qu'en appliquant cet article aux accidents qui se sont produits, il serait plus pratique de dire "postérieurement au 1er janvier 1900". Les conditions ont beaucoup changé depuis dix ans, et ce n'est que depuis dix ans que la vitesse des trains s'est réellement développée.

M. J. D. REID: Cette clause stipule qu'à chaque croisement où il s'est produit un accident et où quelqu'un a été tué, le train ne peut pas marcher à une vitesse de plus de dix milles à l'heure à moins que des mesures de protection n'aient été prises.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, j'ai limité le temps aux accidents qui se sont produits depuis dix ans.

M. LANCASTER: Ces mesures seront probablement prises aux frais des municipalités. Le principe est radicalement vicieux.

M. J. D. REID: Dans ma propre circonscription, il y a plusieurs endroits où des accidents se sont produits à deux ou trois croisements où il ne serait pas juste d'o-

bliger d'ériger des barrières, car cela n'est pas nécessaire.

L'hon. M. GRAHAM: On pourrait installer une sonnerie à peu de frais, et cela suffirait. La commission prendra toutes les mesures de protection qu'elle jugera convenables.

M. R. L. BORDEN: Avant que cette clause soit adoptée, j'aimerais à faire observer au ministre des Chemins de fer et des Canaux que son amendement ajoutant le paragraphe 3 à l'article 275 de la Loi des chemins de fer est loin de me sembler désirable. L'article 275 stipule présentement ce qui suit:

Aucun train ne traversera aucune partie densément peuplée d'une ville ou d'un village à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou protégée en la manière prescrite par la loi, ou à moins qu'autorisation ne soit donnée par quelque règlement ou ordre de la commission.

Puis vient le paragraphe 2:

La commission peut limiter cette vitesse en toute circonstance suivant qu'elle le jugera à propos.

Le paragraphe 3 que le ministre propose d'ajouter se lit comme suit:

Sauf les dispositions du paragraphe 4 de cet article, aucun train ne traversera un passage à niveau dans aucune partie de cité, ville ou village fortement peuplée, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce passage ne soit construit, entretenu et protégé conformément aux ordres, règlements et directions spécialement décrétés par le comité des chemins de fer du conseil privé ou par la commission des chemins de fer, et qui seront en vigueur au sujet de ce passage à niveau, ou à moins que cela ne soit permis par quelques règlement ou ordre de la commission.

La commission pourra, en tout temps, décider quelle sera la vitesse des trains.

Cela me semble, en réalité, confirmer, sous une forme quelque peu différente ce qui a déjà été établi par les articles dont je viens de donner lecture, tels qu'ils apparaissent présentement dans la loi. Il y a cette différence que la loi actuelle parle d'une partie densément peuplée de ville ou village, et que l'amendement proposé par le ministre concerne les passages à niveau des voies publiques dans toute partie densément peuplée de ville ou village. En d'autres termes, la loi qui figure actuellement dans les statuts me paraît être plus compréhensible que l'amendement proposé par le ministre, et par conséquent l'amendement me paraîtrait être de tendances plutôt restrictives sans apporter aucun soulagement réel à certaines localités où existent des conditions dangereuses. Je considère tout cela entièrement à part du paragraphe 4, et quant à moi je ne vois aucun avantage mais plutôt un désavantage sérieux à introduire dans les statuts la disposition pro-

jetée du paragraphe 3, pour la raison qu'il en résultera probablement de la confusion et de la difficulté dans l'interprétation, et aussi parce que le public obtiendra encore plus difficilement soulagement à l'avenir qu'actuellement.

L'hon. M. GRAHAM: Je tombe d'accord avec mon honorable ami jusqu'à un certain point. Ce 3e paragraphe est vraiment l'amendement du Sénat.

M. R. L. BORDEN: C'est son seul mérite.

M. LANCASTER: Ce qui n'est pas en faire un grand éloge.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne puis pas dire que ce soit son seul mérite. J'ai lu attentivement le débat qui a eu lieu au Sénat et, après cette lecture j'ai accepté l'amendement tel quel. J'ai cru que c'était probablement la meilleure manière de régler la question. Je n'y tiens pas mordicus, mais nous avions souvent envoyé ce projet de loi au Sénat. Je désirais faire inscrire une disposition en ce sens dans le recueil de nos lois et, pour la faire adopter par les deux Chambres, j'ai accepté l'amendement. Je me rends compte de l'objection que soulève mon honorable ami, sauf qu'au lieu de supprimer l'article dont il parle, nous y ajoutons ceci.

M. LANCASTER: C'est de là que provient la confusion.

L'hon. M. GRAHAM: L'article de la loi actuelle a trait à un chemin de fer qui traverse une cité, une ville ou un village, que ce soit aux croisements de la voie publique ou non. La voie ferrée doit être protégée par des clôtures dans les limites de la ville là où il n'y a pas de passage à niveau, et l'article ne vise pas directement les croisements de la voie publique. Cet article a trait expressément à ces croisements, sans rien changer aux autres dispositions de la loi.

M. R. L. BORDEN: Le ministre a décidé, il semble, qu'il serait préférable d'adopter l'amendement du Sénat, parce qu'il ne sait vraiment pas ce qu'il doit en faire. Cela me remet en mémoire l'histoire qu'on rapporte parfois d'une femme qui, courtisée à outrance par un admirateur pour lequel elle n'avait pas beaucoup d'estime, l'épousa pour se débarrasser de lui. On dit parfois que les résultats d'une telle union sont déplorables, et je suis porté à croire que les résultats de la conduite du ministre, qui me paraît offrir beaucoup d'analogie, seront également regrettables au point de vue du bien public.

M. LANCASTER: Le bill qui a été envoyé au Sénat qui l'a modifié, dit le ministre, supprimait un article inutile et tombé en désuétude qu'il remplaçait par un article convenable. La Chambre a jugé que l'article de la loi actuelle que le chef

M. R. L. BORDEN.

de l'opposition vient de dire est tombé en désuétude. Il exige que les trains ralentissent leur vitesse en traversant une cité, une ville ou un village, que ce soit au croisement d'une grande route ou non, et la loi renferme une foule d'autres articles décrétant que des clôtures seront érigées le long de la voie ferrée. Les trains doivent ralentir leur vitesse soit qu'ils passent, ou non, au niveau de la voie publique, ce qui impose aux chemins de fer une obligation qui a paru absurde à la Chambre; par conséquent, nous avons décidé de rendre l'article plus juste et de ne l'appliquer qu'à la protection de ceux qui passent au niveau de la voie ferrée.

Le représentant de Westmoreland se rappelle sans doute le long et ennuyant débat qui s'est engagé sur cette question devant le comité et comment nous avons cédé aux représentations des chemins de fer sur ce sujet, retranché cet article et adopté un autre article, qui est conforme aux idées modernes et qui n'oblige pas les trains à ne circuler qu'à une vitesse de dix milles à l'heure lorsqu'ils ne peuvent nuire à personne, sauf à ceux qui se trouveraient illégalement sur la propriété de la compagnie.

M. NANTEL: Je veux soumettre un amendement. Je propose d'ajouter ce qui suit comme article 14:

Les compagnies de chemins de fer feront imprimer, tant en anglais qu'en français, les horaires et les lettres de voiture dont elles doivent se servir le long de leur réseau dans les limites de la province de Québec.

Trois articles de la loi des chemins de fer, les articles 243, 271 et 312, ont admis et approuvé l'emploi de la langue française. L'article 271 dispose que:

Toute compagnie sur le chemin de fer de laquelle il y a une ligne de télégraphe en exploitation doit faire poser, dans un lieu apparent, à toutes les stations où il y a un bureau de télégraphe, un tableau noir faisant face au quai; et lorsqu'un convoi de voyageurs est en retard à une station, d'après l'horaire de la compagnie, le chef de gare ou la personne qui a charge de la station doit écrire ou faire écrire, à la craie blanche sur le tableau noir, un avis, indiquant au mieux de sa connaissance et croyance, l'heure à laquelle on peut attendre l'arrivée à la station du train en retard.

Je considère qu'il est très important que les personnes de langue française puissent lire dans leur propre langue les avis indiquant l'heure probable de l'arrivée d'un train en retard. Il vaudrait mieux adopter un article général décrétant que, dans la province de Québec, les horaires et autres documents de la compagnie seront imprimés tant en français qu'en anglais.

Sir WILFRID LAURIER: Il semble raisonnable de proposer que l'agent soit tenu d'écrire cet avis en français et en anglais, et c'est ce qui a lieu à l'heure qu'il est. Quant

aux lettres de voiture, je sais que les compagnies ont consenti, il y a un an, à les imprimer en français.

M. NANTEL: J'aimerais mieux que la loi le décrétât.

M. MONK: Le bill admet le principe de l'emploi du français dans deux cas où l'usage de cette langue ne paraît pas être de rigueur. L'emploi du français est surtout nécessaire en matière de marchés ou de convention par écrit. Il y a dans la province de Québec des endroits où passent des chemins de fer que nous avons subventionnés et construits, pour ainsi dire, et où l'anglais n'est pas compris; cette langue ne s'est pas encore répandue dans ces parties-là de la province où il se fait un commerce considérable de bois et d'autres denrées. Il importe beaucoup que les habitants de ces régions qui font usage de nos propres chemins de fer soient en mesure de comprendre parfaitement les conditions des marchés qu'il passent. Conséquemment, cette partie de l'amendement de mon collègue semble très utile.

Sir WILFRID LAURIER: Après le débat qui eut lieu dans ces murs il y a deux ans, le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc ont consenti à faire imprimer leurs lettres de voiture tant en français qu'en anglais, et ils seront bien aises, j'en suis certain, d'accepter cette proposition, si on la leur signale.

M. MACDONELL: Je désire proposer une modification de l'article 341 de la loi générale sur les chemins de fer. Le projet de loi que nous discutons renferme plusieurs dispositions qui modifient cette loi et corrigent des erreurs qui ont été découvertes depuis un an et signalées au ministre des Chemins de fer. Ce dernier a apparemment examiné avec soin ces griefs, et y a entièrement remédié dans le présent bill. L'article 77 provoque des plaintes. On reproche aux compagnies de chemins de fer de commettre des passe-droit à l'égard de certaines municipalités rurales relativement à l'émission des livrets de familles ou cartes d'abonnements permettant de voyager d'un centre dans la banlieue dans un rayon étroit.

L'article 77 de la loi interdit les distinctions injustes en matière de tarif. D'un autre côté, l'article 341 que je désire modifier permet aux compagnies de chemins de fer d'établir des taux spéciaux ou d'émettre des cartes d'abonnement. On se plaint que les compagnies de chemins de fer ont établi ces taux spéciaux ou émis ces cartes d'abonnement à l'égard de certaines stations dans un rayon de 20 à 22 milles de Toronto. Elles ont émis ces cartes d'abonnement pour des stations favorites ou des arrondissements préférés, et elles ont refusé d'en émettre pour d'autres stations aussi ou plus rapprochées de Toronto, de sorte

qu'elles ont fait des distinctions injustes pour certaines localités, en refusant d'émettre des cartes d'abonnement ou des livrets de famille au même prix qu'elles exigeaient pour d'autres stations. Non seulement elles ont fait des distinctions au détriment de certaines municipalités rurales, de la ville de Brampton en particulier, mais elles ont commis d'autres passe-droit en retirant ces cartes d'abonnement, selon leur bon plaisir.

L'affaire a été portée à la connaissance de la commission des chemins de fer, à Toronto, il y a une semaine. Une municipalité rurale ou deux, notamment la ville de Brampton, ont demandé à la commission d'émettre une ordonnance interdisant aux compagnies de chemins de fer de retirer ces cartes d'abonnement à volonté, comme elles avaient décidé de le faire, et les obligeant, par conséquent, à émettre des cartes d'abonnement ou des livrets de famille pour les localités ou stations situées à la même distance, ou à une distance moindre, de la ville de Toronto. Ainsi, elles émettent des cartes d'abonnement pour Oakville et pour la bifurcation de Streetville, je crois, situées à 20 ou 22 milles de Toronto. Brampton se trouve à la même distance environ, mais elles refusent d'établir des tarifs spéciaux pour Brampton ou pour toute autre station située à 20 ou 22 milles de Toronto. D'après le compte rendu *in extenso* publié par le "World", de Toronto, et d'autres journaux, jeudi dernier, les chemins de fer ont alors soutenu qu'ils avaient le droit non seulement d'émettre et de retirer ces cartes d'abonnement, mais de les émettre en faveur d'une certaine classe de personnes. Le président de la commission a demandé, en plaisantant, si les chemins de fer pouvaient en émettre à tous les membres d'un parti politique et en refuser aux membres de l'autre parti. Les compagnies ont soutenu qu'elles pouvaient le faire, qu'elles étaient libres de remettre ces cartes d'abonnement à une classe quelconque de personnes à leur gré et de les refuser au reste du public. Pendant la plaidoirie, il devint évident que, bien que l'article 77 interdisait clairement les distinctions relativement aux tarifs applicables aux marchandises ou aux voyageurs, les commissaires se demandaient si l'article 77 s'appliquait à l'article 341 qui confère aux compagnies le droit d'émettre ces cartes d'abonnement, ces livrets de famille ou ces billets d'excursion.

Le président de la commission, vu qu'il ne pouvait pas concilier ces deux articles, décida qu'il faudra soumettre la question à la cour suprême. Qu'est-ce à dire? Cela signifie qu'on demandera à la cour suprême et, sans doute, au conseil privé de dire si ces municipalités ont le droit d'obtenir ces cartes d'abonnement ou livrets de famille, de sorte qu'elles ne pourront pas profiter d'un

avantage dont elles croient avoir le droit de tirer parti, avant deux ou trois ans ou avant que le conseil ait rendu une décision finale. En attendant, les compagnies de chemins de fer, en violation flagrante des dispositions de l'article 77 de la loi des chemins de fer, accordent ces tarifs spéciaux à certaines localités prescrites et les refusent à d'autres situées à la même distance, et elles affirment qu'elles ont le droit de les refuser à n'importe quelle classe ou à n'importe quel groupe de la population.

Ce que je demande, c'est que l'on préviene le conflit qui peut s'élever dans l'application de ces deux articles, et que l'on permette à la commission d'intervenir. La ville de Toronto a, par une délibération de son conseil, tenue le lundi de cette semaine, demandé par le Parlement fédéral, dès cette session, fasse disparaître cette anomalie, pour que la commission ne soit pas empêchée d'entendre l'affaire. Dans certaines régions, cette distinction n'a pas lieu. A Montréal, par exemple, on me dit que, dans un rayon de quarante à cinquante milles, il existe peut-être quatre-vingts villes ou villages pour lesquels les compagnies émettent des cartes d'abonnement uniformes. Dans la banlieue de Toronto, c'est le contraire qui existe: les compagnies font à certaines localités la faveur de cartes d'abonnement qu'elles refusent à d'autres aussi rapprochées du centre, ce qui va directement à l'encontre de la loi des chemins de fer dont le vœu est qu'il n'existe aucune distinction entre les individus ou les localités.

M. LANCASTER: Ça été la grande raison de la loi.

M MACDONELL: Oui, ça été la grande raison de la loi, comme le dit mon honorable ami. La ville de Brampton a porté la question devant la commission des chemins de fer, et a demandé pour ses habitants le même tarif que l'on accorde à d'autres villes; mais ceci lui a été refusé. L'une et l'autre compagnies, le Pacifique-Canadien tout aussi bien que le Grand-Tronc, prétendent qu'elles ont parfaitement le droit, en vertu de l'article 341, de délivrer des cartes d'abonnement à qui elles veulent et de les refuser aux autres. Un tel mépris des justes réclamations du public devrait engager le ministre des Chemins de fer à mieux assurer la réalisation de l'évidente intention de la loi. L'amendement que je désire proposer, appuyé par mon honorable ami le député de Pell (M. Blain) se lira comme suit:

L'article 341 de la loi des chemins de fer est par les présentes modifié par addition du paragraphe qui suit:

Dans le cas où une compagnie de chemin de fer aura établi dans une région, entre un centre et d'autres points de sa ligne, un tarif réduit ou délivré des cartes d'abonnements, elle ne pourra les discontinuer sans le consentement de la commission; et il devra, sans

M. A. C. MACDONELL.

délai, être établi un pareil tarif et délivré de pareilles cartes par toute compagnie de chemin de fer dont la ligne aurait son point de départ et son point d'arrivée à tel centre et passerait par les mêmes points où s'arrête la première, dans un rayon non inférieur à celui pour lequel cette première compagnie aura établi tel tarif et distribué telles cartes.

L'adoption de cet amendement aura d'abord pour effet d'empêcher que les compagnies ne puissent supprimer à leur gré, comme elles le font, les tarifs réduits qu'elles ont établis pour certaines régions et dans un rayon déterminé; elles seront tenues d'émettre, pour les stations intermédiaires de cette région, et dans ce même rayon, des cartes d'abonnement au même prix de tant par mille. Comme cela, il y aura justice égale pour toutes les localités de cette région, et il ne sera plus fait de distinction entre les lieux où les personnes, contrairement à l'objet fondamental de la loi des chemins de fer.

M. BLAIN: J'appuierai l'amendement que propose mon honorable ami le député de Toronto-sud (M. Macdonell). C'est là une question qui intéresse particulièrement le comté de Peel que j'ai l'honneur de représenter ici, comme elle intéresse aussi toutes les localités de la province d'Ontario qui sont à moins de quarante ou cinquante milles de la ville de Toronto. La compagnie du Grand-Tronc a, il y a quelques années, émis des cartes d'abonnement permettant au porteur de voyager entre la ville de Brampton, où j'habite, et la ville de Toronto, à raison de 54 cents pour l'aller et le retour. Les marchands de Brampton, considérant que cela faisait tort à leur commerce, prièrent la compagnie de discontinuer l'émission de ces cartes, et ils furent écoutés. Aujourd'hui, les habitants de Brampton voient qu'ils se sont trompés, et ils voudraient que la commission des chemins de fer pût obliger la compagnie à rétablir ce tarif.

Le Pacifique-Canadien, de son côté, délivre pour 25 cents—ce qui est un prix bien bas—un billet d'aller et retour entre la ville de Toronto et Streetsville, qui est à huit milles au sud de Brampton, dans le même comté, et à même distance à peu près de Toronto. Cet arrangement permet à de nombreux citoyens de la ville de Toronto d'habiter Streetsville, de venir à Toronto le matin et de retourner le soir chez eux. Je ne voudrais pas m'étendre plus que de raison sur cette affaire. La ville de Brampton a porté sa cause devant la commission des chemins de fer qui a déclaré ne pas pouvoir se rendre à la demande qu'on lui faisait, et a conseillé de s'adresser aux tribunaux ordinaires; mais, comme il faudrait peut-être attendre deux ou trois ans la décision de ces cours, qui pourrait bien après tout tourner contre eux, les habitants de

Brampton ont pensé que le meilleur moyen de porter remède à la situation était de faire amender la loi des chemins de fer dans le sens que le propose mon honorable ami le député de Toronto-sud. L'affaire n'intéresse pas uniquement une localité, elle n'intéresse pas seulement la population d'Ontario, mais elle intéresse en général toute région du pays ou de semblables conditions existent. Je la soumetts au comité, et, en particulier, à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer. Sans doute que déjà cette question lui a été soumise, et je suis sûr que connaissant le comté de Peel comme il le connaît, ainsi que tout le pays qui entoure Toronto, il s'empressera de se rendre aux vœux de ces populations, et sans faire tort aux intérêts des chemins de fer, car si cet amendement nous est accordé, l'établissement de tarifs moins élevés augmentera beaucoup la circulation, et je ne crois pas qu'au bout du compte, les compagnies en souffrent.

L'hon. M. GRAHAM: Mes honorables amis les députés de Peel et de Toronto-nord voudront bien croire qu'ils ont toutes mes sympathies pour la situation dans laquelle ils se trouvent. Cet amendement qu'ils proposent aura sans doute une grande portée, et je n'ai pas eu le temps de l'étudier suffisamment. J'ai vu hier des représentants de la ville de Toronto qui m'ont parlé de cette délibération que mentionnait tout à l'heure mon honorable ami le député de Toronto-sud; mais, comme j'avais à me rendre à la Chambre, je n'ai pas eu un moment pour discuter la chose avec eux. Je ne voudrais pourtant pas adopter un amendement de cette importance sans l'avoir quelque peu étudié, et je suis sûr que mes honorables amis comprendront qu'il n'est pas déraisonnable de ma part d'en agir ainsi. Mes sympathies leur sont acquises et je me ferai un devoir pendant la vacance parlementaire d'étudier la question.

M. MACDONELL: J'espère que le ministre fera comme il le dit. Pour montrer l'attitude que prennent à cet égard les compagnies de chemins de fer. Je vais lire quelques lignes du rapport de ce qui a eu lieu la semaine dernière à la commission des chemins de fer. M. Beatty qui a comparu pour la compagnie du Pacifique-Canadien a dit:

Ma prétention est que nous avons le droit de donner ou de retenir à volonté, et que, dans le cas où nous avons fait quelque faveur, nous avons le droit de la retirer selon nos convenances. Entendez-vous par là, répliqua le juge Mabee, qui présidait, que, dans le cas par exemple de commis-voyageurs, vous pourriez faire aux libéraux un prix spécial que vous refuseriez aux conservateurs? Ou, prenant le cas de la législature, feriez-vous à ceux qui appuient le ministère une faveur que vous refuseriez à des adversaires de l'administration.

M. Beatty: Je le crois, monsieurs le président, mais sans doute que cela ne se ferait pas.

Ceci indique jusqu'à quel point les compagnies de chemins de fer entendent demeurer maîtresses des faveurs qu'elles font ou refusent à certaines localités, à certaines personnes, et retirer ses faveurs au moment où cela leur plaît. Je ne mentionne la chose que pour faire bien saisir au ministre des Chemins de fer et des Canaux toute la gravité de la situation, et dans l'espoir qu'il y donnera sa plus bienveillante attention. Il est vrai, comme il le dit, que l'amendement a une portée considérable, mais il répond à un besoin qui se fait sentir dans bien des régions, et quand nous voyons des compagnies de chemins de fer afficher ainsi leur mépris pour le public, je crois qu'il est grandement temps que le Gouvernement intervienne pour remédier à un tel état de choses. Il ne faut pas que cette question traîne pendant des années devant les cours. La discussion devant la commission des chemins de fer s'est terminée par cette déclaration de M. le président:

Toute la question est de savoir si l'article 77 ne corrige pas l'article 341. Il faudra quelque jour que la cour suprême soit saisie de cette affaire. Autant voudrait tout de suite que plus tard. Nous préparerons une cause que nous lui soumettrons.

Je crois que c'est ici le lieu où se corrigent les anomalies que présente la loi des chemins de fer, et où se préviennent les injustices que l'on commet en conséquence d'une contradiction des articles de cette loi.

(L'amendement est rejeté et il est fait rapport du bill).

L'hon. M. GRAHAM: Je propose que le bill soit lu pour la 3e fois.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara): Avant que la troisième lecture soit adoptée, je proposerai:

Que l'objet relatif à la 3e lecture soit rayé de l'ordre du jour et que le bill soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour le modifier par la suppression de l'article 13 et l'insertion en son lieu de ce qui suit:

13. L'article 275 de la loi des chemins de fer, chapitre 57 des Statuts révisés de 1906 est abrogé et le suivant y est substitué:

Nul convoi ne franchira un passage à niveau dans aucune partie populeuse d'une cité, ville ou village à une vitesse plus grande que dix milles à l'heure, à moins que tel passage ne soit convenablement protégé, ou ne soit établi et, par la suite, entretenu conformément aux ordres, règlements et instructions du comité des chemins de fer du conseil privé et de la commission. La commission pourra limiter cette vitesse dans tous les cas où elle le jugera à propos.

2. La compagnie aura jusqu'au premier janvier 1910 pour se conformer aux dispositions de cet article.

Je tiens à dire brièvement à la Chambre les raisons qui m'invitent à proposer cet

amendement. Je parlerai d'abord des vices de forme qui caractérisent l'amendement adopté par le Sénat et inséré dans le bill. Le ministre dit qu'il va adopter cet amendement du Sénat et le lui retourner. Le Sénat a modifié une loi que la Chambre basse a ratifié chaque année depuis quatre ans à l'unanimité de ses voix et après une discussion complète. En effet, il y a sept ans que cette question nous est soumise. Les compagnies de chemins de fer ont eu toutes les opportunités voulues de faire valoir leurs raisons devant les comités qui l'ont étudiée, et toute proposition valable qu'elles ont faites ont été incorporées dans le projet de loi. Cette législation de compromis ayant été adoptée par la Chambre basse à quatre sessions consécutives fut envoyée au Sénat, qui a renversé la décision des Communes. Il ne s'agissait pas d'une loi votée à la hâte à la veille d'une élection, mais d'une loi longuement étudiée et mûrie, et une élection a eu lieu pendant qu'elle était encore sur le métier.

En premier lieu, le Sénat ajoute un paragraphe à un article que le comité spécial et la Chambre avaient considéré comme inutile et suranné, c'est-à-dire l'article qui forçait les compagnies à réduire à dix milles à l'heure la vitesse de leurs trains dans les quartiers beaucoup habités des villages, des villes et des cités, soit sur les passages à niveau ou élevés. Il ne convient pas d'imposer des charges inutiles sur un chemin de fer, et l'interprétation de cet article pourrait donner à penser que si une personne a droit à la protection sur le chemin public, elle a droit à la même protection entre les chemins publics, où elle n'est pas censée être. La Chambre supprima cet article, disant que le public doit être protégé là où il a le droit de passer seulement, c'est-à-dire sur le chemin public. Elle ne jugea pas à propos de restreindre la vitesse des trains sur les passages élevés ou là où la vie des gens n'est pas exposée.

Le deuxième défaut de l'amendement du Sénat consiste dans la multiplicité et la confusion des responsabilités. Aux termes de ce projet, nous appliquons au chemin de fer les dispositions de cet article inutile et onéreux, et nous y ajoutons un autre article qui contient les mots "croisement au niveau de la voie", de sorte que si un train traverse une ville ou un village au niveau de la voie, nous voici en présence de deux articles contradictoires, le premier qui s'applique quand la voie coupe le chemin public au niveau de la voie, et le deuxième, quand ce n'est pas au niveau de la voie. Le tout est plus grand que la partie, et ce train qui circulerait au niveau serait sujet aux dispositions des deux articles. Comment la commission ou une cour de justice pourraient-elles rendre jugement? Elles diraient pour commencer que le Parlement ne savait pas ce qu'il faisait en décrétant une telle loi, qui contient des

M. E. A. LANCASTER.

dispositions et des conditions incompatibles. La confusion et les contradictions de ce projet constituent un fort argument, dont se prévaudront plus tard devant les tribunaux et peut-être devant le conseil privé, ceux qui seront obligés de le combattre, et si une telle difficulté surgit, ce sera notre faute, car c'est nous qui aurons adopté une loi confuse.

Si le Sénat avait adopté un amendement dans le but d'assurer plus de protection au public, je l'aurais peut-être accepté, même s'il n'était pas aussi radical que je l'aurais voulu. Mais le Sénat se moque du public en laissant subsister cet article et lui en ajoutant un autre au même effet avec différentes responsabilités, ce qui conduit nécessairement à la confusion. N'oublions pas que le Sénat n'a pas été unanime; son amendement a été voté par 30 voix contre 16. Seize sénateurs ont appuyé notre loi, de sorte que la majorité n'a été que de 14. Trente sénateurs vont renverser la décision de 221 membres de la Chambre basse et de 14 membres de la Chambre haute, c'est-à-dire que l'opinion de 235 personnes, la plupart élues par le peuple, auquel elles sont responsables, et dont elles connaissent les besoins, sera contredite par 30 sénateurs. Sans vouloir manquer de respect pour le Sénat, je dirai que le public entend que nous ayons d'abord du respect pour nous-mêmes, et que nous ne pouvons nous soumettre à une telle situation. Le ministre des Chemins de fer ne prétend pas que c'est un amendement sage, mais simplement que ne pouvant obtenir l'unanimité des deux Chambres sur autre chose, il accepte ce qui ne vaut rien pour le public, et qui doit causer de la confusion et des procès.

Cet amendement du Sénat contient une disposition que le ministre des Chemins de fer nous demande d'adopter, c'est-à-dire de donner à la commission des chemins de fer le pouvoir absolu d'abroger toute la clause, même si elle a du bon, ce que je doute. Cette disposition est insérée à la fin de la clause qui est substituée à celle que la Chambre basse a adoptée pendant quatre ans consécutifs, ou à moins que l'autorisation ne soit donnée par un règlement ou une ordonnance de la commission. Toute la clause est sujette à un règlement de la commission, qui peut au besoin l'abroger. Nous n'avons pas pour habitude de conférer à la commission le pouvoir d'abroger les lois que nous faisons. Quand une fois nous avons consacré un principe, nous avons tort et c'est manquer de logique de permettre à la commission d'annuler d'un trait de plume notre décision. Aucune autre loi ne nous montre un cas semblable, où certaines choses sont prescrites, à moins d'un règlement contraire par la commission. Elle pourrait au besoin prescrire l'abrogation de toute la loi, s'il doit en être ainsi. J'ai beaucoup de respect pour les

commissaires comme administrateurs, mais je n'ai pas pour eux comme législateurs. Ils n'ont pas mission de faire les lois, ils n'ont nullement le droit de légiférer sur le bien-être du public. Ils en ont assez d'administrer les lois que nous leur imposons, et il est en tout point illogique et inconstitutionnel de faire des lois pour donner en même temps le pouvoir à la commission de les abroger de son propre chef.

J'ai encore un mot à ajouter. Le Sénat a agi trop à la hâte en cette question. M. le sénateur Dandurand écrit une lettre dans le "Star", de Montréal, du 16 avril dernier — je ne la lirai pas — où il dit que si les Communes persistent dans leur détermination d'adopter ce projet de loi, le Sénat cédera peut-être et l'adoptera même sans son amendement, si les Communes n'en veulent pas. Il ne prétend pas que cet amendement devrait être adopté. Il a voté lui-même pour qu'il le soit, et il y eut une vive et intéressante discussion à savoir s'il devait l'être après que les Communes avaient approuvé la même législation pendant trois sessions consécutives. M. le sénateur Dandurand écrit entre autre :

J'ajouterais que si les Communes trouvent notre amendement injustifiable, le Sénat adoptera très probablement le projet de loi dans sa forme originale.

C'est ce que déclare un des sénateurs qui a appuyé l'amendement que le ministre voudrait nous faire ajouter au bill, à la place du texte que les députés ont approuvé quatre fois et soumis chaque fois au Sénat. Le premier ministre lui-même a dit très à propos, à la présente session, lors de la discussion sur la deuxième lecture du projet de loi dont je demande en réalité le rétablissement par ma motion, qu'il n'était pas pour sa part disposé à changer l'opinion qu'il partageait depuis quatre ans. J'ai trouvé que c'était digne, que c'était juste, que c'était tout ce que nous pouvions faire. Si la Chambre basse, ayant étudié un projet pendant sept ans ne se respecte pas assez pour dire au Sénat : " Nous savons ce que nous faisons, et nous vous retournerons cette loi ; pourquoi abandonnerions-nous les droits du peuple que nous avons affirmés depuis quatre ans ? " L'amendement que je propose tend au rétablissement du projet que nous avons transmis au Sénat. Le ministre des Chemins de fer, en 1906, fit adopter en comité un amendement concernant le même article 275, que je demande à la Chambre de rétablir aujourd'hui, au lieu et place de celui que le Sénat nous propose. Cet article ne prévoit rien que de très juste entre le public et les compagnies de chemins de fer. Il soumet trois alternatives à ces dernières. La première, la compagnie devra accorder toute la protection voulue, sans l'intervention de la cour ou de la commission des chemins de fer, à tous les endroits de peu

d'étendue où elle lance des trains rapides, et où les maisons obstruent la vue et le bruit couvre le son, à ces endroits où la Chambre a maintenu, quatre années consécutives, qu'il existe un réel danger. Il n'y a rien de plus juste, et c'est ce qui aurait été loi, si le projet avait été adopté. La deuxième, si la compagnie ne veut pas donner la protection voulue, même si la commission des chemins de fer le lui a ordonné, elle devra réduire la vitesse de ses trains à 10 milles à l'heure, pour donner le temps au monde de se garer. Il est dit clairement que si les gens ne peuvent pas se garer à temps d'un train allant à 10 milles à l'heure, ils n'auront personne à blâmer, et si la compagnie veut excéder cette vitesse, alors elle doit protéger ses voies.

La troisième, la commission des chemins de fer a le pouvoir de déterminer la nature de la protection qui doit être donnée dans un cas particulier. Elle a également le pouvoir de réglementer la vitesse des trains. Il n'y a rien de plus juste ni plus raisonnable. Si une compagnie se trouvait trop rigoureusement atteinte, c'est que la commission en aurait ordonné ainsi. La compagnie n'est pas laissée à la merci d'une cour ; elle n'a qu'à obtenir une ordonnance de la commission pour déterminer le mérite de chaque cas. Si elle ne veut pas avoir recours à ce moyen, elle peut réduire à dix milles à l'heure l'allure de ses trains, et éviter ainsi une ordonnance de la commission. Ce n'est pas une loi rigoureuse, et rien de moins ne contentera le public dans les circonstances.

M. MILLER: Je ne veux pas prononcer un discours sur cette question, mais j'aime toujours à exprimer mon opinion.

M. l'ORATEUR: Je crois que cet amendement n'est pas conforme au règlement. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) dit que son amendement comprend le projet de loi qu'il a déposé à la Chambre des communes, et qui figure encore sur le feuillet sous forme d'un amendement. Ayant été rapporté du Sénat, il figure dans le feuillet comme l'article 30.

M. LANCASTER: J'ai soulevé la même question lors de l'appel du bill. L'amendement du ministre aurait été également contraire au règlement.

M. l'ORATEUR: L'objection a été soulevée pendant que j'occupais le fauteuil et j'ai appelé l'attention de la Chambre.

M. LANCASTER: Le ministre a soulevé la question en proposant un amendement, qui lui-même était une infraction au règlement, et je l'ai fait remarquer.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne proteste pas.

M. l'ORATEUR: La règle dit:

Tous les articles portés à l'ordre du jour (excepté les ordres du Gouvernement) vien-

nent devant la Chambre dans l'ordre assigné à chacun d'eux sur le feuilleton.

Le bill est pratiquement l'item n° 30. Il est revenu du Sénat et maintenant si cet amendement est adopté, il faudra l'y renvoyer de nouveau.

M. LANCASTER: Je ne critique pas votre décision, mais je sou mets que j'ai soulevé l'objection lorsque nous étions en comité, parce que l'amendement de l'honorable ministre à l'article 13 que j'ai proposé de rayer est sujet à la même objection, vu qu'il traite de la même matière.

M. L'ORATEUR: Cela ne peut être fait qu'avec le consentement unanime de la Chambre.

M. R. L. BORDEN: L'amendement de mon honorable ami ne serait contraire au règlement que si le bill l'est lui-même. Conséquemment l'objection, si elle est soutenue, portera beaucoup plus loin. Elle fera disparaître le bill lui-même du feuilleton, si cet article particulier n'est pas retranché.

M. L'ORATEUR: Je crois que si l'item n° 30 avait été appelé et retranché, la Chambre aurait pu discuter cet amendement, mais tant que l'item n° 30 reste au nombre des bills et ordres publics je ne crois pas que cet amendement soit régulier.

M. R. L. BORDEN: Alors le bill aussi n'est pas régulier. C'est le résultat inévitable.

M. L'ORATEUR: La Chambre consent-elle?

M. TALBOT: Je m'oppose.

M. NESBITT: Je m'oppose aussi.

M. LANCASTER: Alors tout le bill est irrégulier, parce que nous avons déjà traité cette question au sujet de ce bill. L'amendement étant semblable, le bill est également irrégulier.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'aurais pas soulevé d'objection parce que la Chambre avait donné son consentement à cette discussion, mais si quelqu'un s'oppose, la décision de l'Orateur doit être maintenue.

M. R. L. BORDEN: Je crois que l'Orateur a raison mais l'objection s'applique à tout le bill. Une partie de ce bill contient les termes exacts dans lesquels l'amendement du Sénat est rédigé et nous est revenu, et conséquemment l'article du règlement qui a été invoqué à juste droit par l'orateur s'appliquera aussi. Le meilleur moyen de sortir de la difficulté serait d'ajourner le débat sur la troisième lecture, appeler l'item, le rayer, et ensuite décider ce qu'il y a à faire.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne crois pas que le mode proposé par mon honorable ami soit le bon. L'objection aurait dû être

M. L'ORATEUR.

fait, lorsque l'amendement a été proposé. Mais la Chambre ayant consenti unanimement à le discuter, je crois conséquemment que l'objection à l'amendement qui est maintenant proposé a droit d'être soulevée. Je préférerais que l'on n'insistât pas et que la Chambre réglât la question, mais si un honorable membre de cette Chambre insiste à soulever la question le règlement, il a le droit de son côté et on ne peut rien faire. Je demanderai cependant à mes honorables amis de ne pas insister et de permettre de continuer la discussion.

M. L'ORATEUR: Je comprends que la Chambre consent à ce que l'amendement soit mis au vote?

Sir WILFRID LAURIER: Oui. Posez la question maintenant.

(Lecture est faite de la motion).

M. R. L. BORDEN: Avant que cette motion soit mise aux voix, je désire simplement déclarer que je voterai pour l'amendement, premièrement parce qu'il est juste et aussi parce que j'ai voté une fois déjà pendant cette session en sa faveur, et trois fois dans des sessions précédentes. Dans ces circonstances je ne vois pas que je puisse voter contre.

Sir WILFRID LAURIER: Je désire déclarer que je voterai contre l'amendement, bien que j'ai voté pour le bill auparavant. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les arguments apportés par mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster); il a appuyé beaucoup sur le fait que ce bill a été voté par cette Chambre trois ou quatre fois déjà. C'est vrai, mais à chaque fois il a été rejeté par le Sénat, qui cependant a cru à propos à cette session-ci, après avoir rejeté le bill plusieurs fois, d'adopter cet amendement. Le fait que ce bill a été adopté par cette Chambre et rejeté par l'autre un si grand nombre de fois, montre qu'il y a beaucoup à dire en faveur et contre. Conséquemment, je crois que mon honorable ami devrait se contenter, car il a rendu un bon service, du succès partiel qu'il a obtenu. Ce monde n'est pas parfait, et je crois qu'un législateur devrait être content lorsqu'il obtient autant que mon honorable ami a obtenu, surtout lorsque le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) a offert lui-même à cette Chambre cette année un bill proposant de faire disparaître les dangers des traverses à niveau, et vu surtout les remèdes très justes proposés dans ce projet de loi.

M. MONK: Je demanderai si cet amendement a un effet sur le reste du bill.

M. LANCASTER: Non, l'objet est simplement de supprimer un article du bill et d'en insérer un autre.

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR :

MM.

Ames,
Armstrong,
Arthurs,
Barker,
Barnard,
Barr,
Blain,
Blondin,
Borden (Halifax),
Boyce,
Bradbury,
Broder,
Burrell,
Clare,
Cowan,
Crosby,
Crocket,
Crothers,
Daniel,
Doherty,
Donnelly,
Edwards,
Elson,
Foster,
Fraser,
Goodeve,
Gordon (Nipissing),
Haggart (Winnipeg),
Henderson,
Herron,
Hughes,
Jameson,
Lake,
Lalor,
Lancaster,
Lennox,

MM.

Lewis,
Lortie,
Macdonell,
McCall,
McCarthy,
Maddin,
Magrath,
Middlebro,
Miller,
Monk,
Nantel,
Northrup,
Paquet,
Porter,
Price,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Russell,
Schaffner,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Smyth,
Sproule,
Stanfield,
Staples,
Stewart,
Taylor (Leeds),
Taylor (New-West-
minster),
Thornton,
White (Renfrew),
Wilson (Lennox-et-
Addington),
Worthington,
Wright.—70.

ONT VOTE CONTRE :

MM.

Allen,
Béland,
Borden (sir Fred.),
Brodeur,
Brown,
Bureau,
Calvert,
Cash,
Champagne,
Chisholm
(Antigonish),
Clark (Red Deer),
Congdon,
Conmee,
Currie
(Prince-Edouard),
Dubeau,
Dugas,
Ecrément,
Fielding,
Fisher,
Fortier,
Fowke,
Geoffrion,
Gervais,
Girard,
Gladu,
Gordon (Kent),
Graham,
Guthrie,
Harris,

MM.

McKenzie,
McLean (Huron),
McLean (Sunbury),
Major,
Marcile (Bagot),
Martin (Montréal, Ste-
Marie),
Martin (Wellington),
Mayrand,
Meigs,
Molloy,
Murphy,
Nesbitt,
Neely,
Oiver,
Papineau,
Pardee,
Parent,
Pickup,
Proulx,
Prowse,
Pugsley,
Rankin,
Reid (Ristigouche),
Richards,
Rivet,
Robb,
Ross,
Roy (Dorchester),
Roy (Montmagny),
Rutan,

Hodgins,
Hunt,
King,
Knowles,
Kyte,
Lachance,
Lancôt (Laprairie
Napierville),
Lancôt (Richelieu),
Lapointe,
Laurier (sir Wilfrid),
LeBlanc,
Lemieux,
Loggie,
Lovell,
Macdonald,
McAlister,
McCoig,
McColl,
McGiverin,
McIntyre (Perth),
McIntyre
(Strathcona),

Savoie,
Schell,
Sealey,
Smith (Middlesex),
Smith (Nanaimo),
Smith (Stormont),
Stratton,
Sutherland,
Tabbot,
Templeman,
Tobin,
Todd,
Tolmie,
Turcotte (Nicolet),
Turcotte (Comté de
Québec),
Turgeon,
Turriff,
Verville,
Warburton,
White
(Victoria-Alta)—100.

ONT PAIRE :

Ministériels.

MM.

Aylesworth,
German,
Black,
Chisholm (Inverness),
Harty,
Ethier,
Paterson,
Carvell,
Gauvreau,
Carrier,
Michaud,
Sifton,
Wilson (Laval),
Demers,
Lavergne,
MacNutt,
Clarke (Essex).

Oppositionnistes.

MM.

Beattie,
Bristol,
Campbell,
Chisholm (Huron),
Currie (Simcoe),
Forget,
Haggart (Lanark),
Kidd,
Maclean (York-sud),
Marshall,
Meighen,
Osler,
Owen,
Perley,
Roche,
Thoburn,
Wallace.

M. C. J. DOHERTY (Montréal, division Sainte-Anne) propose :

Que ledit bill ne soit pas lu pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général, pour le modifier en retranchant l'article 9, et en y substituant ce qui suit :

9. Est modifié le paragraphe 1er de l'article 298 de ladite loi en retranchant les mots : "à des récoltes, terrains, clôtures, plantations, ou bâtiments et leur contenu", dans les première et deuxième lignes de l'article, et en insérant après le mot "recouvrable", dans la dixième ligne de l'article, les mots "en vertu de cet article".

Tout l'effet de l'amendement que je propose serait de faire disparaître de la loi maintenant devant nous l'énumération de certaines espèces de propriétés, et de leur substituer le mot "propriété". Le but de l'amendement qui est présentement soumis à la Chambre est d'augmenter la responsabilité de la compagnie qui aujourd'hui ne s'étend qu'aux récoltes, aux plantations, aux habitations, constructions et leur contenu, et de l'étendre aux dommages causés à toutes les propriétés en général.

Mon amendement rendrait l'article de la loi des chemins de fer applicable à tous les dommages causés par l'incendie allumé par les locomotives. Si je propose cet amendement, c'est qu'à mon avis, le Parlement se place dans une situation anormale, en tant que l'amendement figurant au bill rend la compagnie de chemin de fer responsable des dommages causés par les incendies allumés par les locomotives, sans se demander s'il y a faute de la part de la compagnie de chemin de fer, tandis les dommages causés à la personne sont absolument exclus de cette responsabilité. En d'autres termes le Parlement affirme ici qu'il se préoccupe bien plus de la protection des biens que de celle des personnes et à mon avis, dans certaines circonstances qui pourraient surgir, cette anomalie pourrait paraître, aux yeux du public, une véritable injustice. L'article, ainsi qu'amendé par ce projet de loi, protège le propriétaire en tant qu'il lui donne recours contre la compagnie du chemin de fer pour dommages causés à sa propriété par l'incendie, sans distinction des catégories de biens. D'autre part, l'article protège la compagnie de chemin de fer en tant qu'il limite l'étendue de la responsabilité civile de la compagnie pour dommages causés par un incendie. Toutefois, l'article n'accorde aucun recours à celui qui, par suite de l'incendie allumé par une locomotive, reçoit des blessures corporelles.

Ainsi, si les flammes réduisaient en cendres ma maison d'habitation, je pourrais exercer un recours contre la compagnie de chemin de fer jusqu'à concurrence de \$5,000, abstraction faite du chiffre des dommages causés à ma propriété; mais si mon serviteur se trouve, à ce moment, dans la maison, et que par suite de cet incendie, il devienne impotent, estropié pour la vie, je n'aurais aucun recours contre la compagnie de chemin de fer. A mon avis, on ne saurait à bon droit établir de distinction entre les dommages causés à la propriété et les blessures corporelles ou les préjudices subis par les personnes, et cela au point d'établir une inégalité de traitement au détriment de la personne qui éprouve ces préjudices. Si jamais cette distinction est rendue bien sensible au public par un accident comme celui auquel je viens de faire allusion, il s'ensuivra un changement de sentiment; le public demeurera convaincu de l'injustice de cette loi, et le reproche qu'on adressera au Parlement c'est que, tout en se préoccupant de la protection des biens, il fait preuve d'indifférence à l'endroit de l'individu qui, n'ayant aucuns biens, se trouve infirme par suite d'un accident et dépouillé de ses moyens de subsistance. Je ferai en outre observer que l'extension donnée à la responsabilité civile dans le sens suggéré, ne causerait guère d'inconvénients aux compagnies de chemins de fer, vu que les circonstances dans les-

quelles il résulte quelque préjudice des incendies de ce genre ne sauraient se présenter souvent bien que, lorsqu'elles se présenteront, elles soient sans doute d'une haute gravité.

Nous donnons plus d'extension à la responsabilité civile des compagnies de chemins de fer relativement aux dommages causés aux biens de tout genre et en lui donnant plus d'ampleur de manière à ce qu'elle embrasse les préjudices causés à la personne, nous n'accroîtrions que dans une faible mesure cette responsabilité, puisque les dommages-intérêts à percevoir de la compagnie de chemin de fer se bornent à \$5,000, dans toute conflagration. En conséquence, il arrivera, la plupart du temps, que les préjudices causés à la personne seront accompagnés de dommages infligés à la propriété ou à la personne, et en pareille circonstance, la somme de \$5,000 devra répondre aux deux genres de dommages. Celui qui a reçu des blessures corporelles sera indemnisé, non pas aux dépens de la compagnie de chemin de fer, mais aux frais de celui dont la propriété a éprouvé des dommages évalués à \$5,000, vu que la somme de \$5,000 doit couvrir les deux réclamations. Si je propose cet amendement, c'est que je ne m'explique guère d'après quel principe on établit une ligne de démarcation entre la responsabilité civile pour dommages causés aux biens et la responsabilité se rattachant aux blessures corporelles et en outre, c'est qu'à mon avis, l'établissement de cette distinction sera une source de graves injustices; chaque fois que la distinction ou la restriction n'atteindra pas l'objectif visé. A mon avis, cette restriction apportée à la responsabilité civile pour dommages causés à la propriété ne devrait pas être consacrée ici. Lorsqu'on fit disparaître la restriction des dommages qui, sous l'empire de la loi des chemins de fer, ne se rattachaient qu'à quelques catégories de biens, on fit une concession importante, en limitant le chiffre des dommages-intérêts à \$5,000, concession justifiée sans doute par le fait que les compagnies de chemins de fer sont responsables, quand bien même il n'y aurait ni faute ni négligence de leur part. A mon avis, nous commettons une grave erreur en limitant la responsabilité civile des compagnies de chemins de fer, de manière à en exclure les préjudices causés à la personne.

L'hon. M. GRAHAM: Personne ne m'a donné à entendre que la Chambre serait saisie de cet amendement. C'est là une question qui prêterait à un débat assez prolongé. Elle a été amplement débattue sous tous ses aspects au sein du comité des chemins de fer, au cours de cette session et la session dernière. L'année dernière, le député de New-Westminster (M. Kennedy) a saisi la Chambre d'un projet de loi se rattachant à cette question et l'ar-

gument formulé par l'orateur qui m'a précédé a été fort bien développé, l'année dernière, devant le comité des chemins de fer; or, d'une voix unanime, le comité a décidé d'adopter le bill dans le texte même que j'ai présenté à la Chambre, tout en éliminant les exemples figurant dans certaines définitions et en faisant usage du mot "biens".

Cette année, le député d'Essex a de nouveau présenté son projet de loi qui a été débattu sous tous ses aspects devant le comité des chemins de fer qui de nouveau a renvoyé à la Chambre le texte que j'ai inséré dans mon projet de loi. Je me contente d'inclure dans mon projet de loi le texte qui a été adopté à deux reprises différentes par le comité des chemins de fer, après une discussion approfondie. La question est de haute importance, et je ne saurais, séance tenante, à cette étape de la session, accepter un amendement entraînant des conséquences d'une telle portée.

M. MONK: J'inclinerais fortement à appuyer l'amendement proposé par le député de Sainte-Anne (M. Doherty). J'ai gardé le souvenir des débats auxquels fait allusion le ministre des Chemins de fer, mais je n'ai pas souvenance de l'omission de la disposition relative aux préjudices causés aux provinces.

La Chambre le voit, d'après l'explication si lucide donnée par l'auteur de cette motion, cet amendement n'apporte aucune modification aux conditions ou à la limite de la responsabilité civile, mais il se rattache à une condition qu'il ne faut pas perdre de vue: c'est que tous les dommages doivent s'entendre des préjudices causés tant à la personne qu'aux biens. En pareille circonstance, cette modification, à mon avis, n'a pas l'importance que le ministre des Chemins de fer semble y attacher, et cet amendement, à mon avis, s'impose à l'approbation de la Chambre.

(L'amendement est repoussé à main levée, et le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

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

1re reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES POSTES.

Le bill (n° 136) tendant à la modification de la loi des Postes, déposé par M. Lemieux, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 2:

2. Est abrogé l'article 39 de ladite loi et remplacé par le suivant:

39. Les traitements des personnes qui font partie de la classe A sont sur le pied de un

dollar et soixante-quinze cents par jour; de celles de la classe B sur le pied de deux dollars par jour; de celles de la classe C sur le pied de deux dollars et vingt-cinq cents par jour; de celles de la classe D sur le pied de deux dollars et cinquante cents par jour; et de celles de la classe E sur le pied de deux dollars et soixante-quinze cents par jour.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Il s'agit du relèvement des appointements des différentes classes. Le facteur reçoit aujourd'hui \$391.25. D'après la proposition actuelle, il recevrait \$547.45. Lorsqu'il est régulièrement nommé, il recevrait, d'après le projet actuel, \$469.50. Après un stage d'un mois, il touchera \$636 d'appointements annuels. Pour la seconde année, le traitement actuel est de \$467.50 et d'après le projet, il sera de \$626. Pour la troisième année, le chiffre actuel est de \$547.75; le paiement projeté sera de \$724, et ainsi de suite.

M. MACDONELL: Le ministre a-t-il tenu compte d'une certaine classe de facteurs déjà mentionnés ici?

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député, si je ne me trompe, fait allusion aux facteurs qui n'ont pas accepté le régime de la classification. Au dire de quelques députés, ces facteurs désireraient passer sous ce régime. J'ai un amendement rédigé en ce sens, et tendant à les faire passer sous ce régime.

M. MONK: Le ministre a-t-il tenu compte de l'objection que j'ai soulevée lorsque nous avons adopté la résolution sur laquelle est basé le projet de loi? De concert avec le député de Toronto-sud (M. Macdonell), j'ai appelé son attention sur le fait que demander à un facteur, dans une grande ville, à un père de famille, de se contenter, au début, d'une rémunération quotidienne de \$1.75, c'est le jeter dans le découragement. Dans les grandes villes comptant une population de plus de 100,000 âmes, et où les loyers sont fort élevés, le facteur devrait, au début, recevoir une rétribution quotidienne de deux dollars. Quand on songe aux devoirs du facteur, à la besogne qu'il doit accomplir, tant au sens physique qu'au sens intellectuel et l'instruction qu'il est censé posséder, et si on suppose qu'il est chargé d'une famille de quatre ou cinq enfants en moyenne, il ne saurait guère venir aux besoins de sa famille avec une rémunération quotidienne de \$1.75. J'exhorte le ministre, à porter le chiffre de ses appointements à deux dollars.

L'hon. M. LEMIEUX: En réalité les facteurs, à leur début au service, reçoivent une rémunération quotidienne de \$2, car leur stage ne dure qu'un mois et alors ils touchent deux dollars.

M. MONK: J'en suis fort aise, le ministre, à mon avis, a amplement rendu justice

aux facteurs. Je reviens sur une observation que j'ai présentée l'autre jour: nous accordons au personnel administratif des augmentations de traitement d'un chiffre fort élevé dans quelques cas et nous les faisons dater du premier septembre dernier. Ne conviendrait-il pas de faire dater l'augmentation de la rémunération accordée à ces employés des postes, du commencement même du nouvel exercice? Cela ne grèverait guère le Trésor, mais ce serait là une concession qu'ils apprécieraient vivement.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne sais trop si j'ai l'autorisation de faire dater ces augmentations du commencement même de l'exercice? Le texte des résolutions ne semble pas comporter pareille chose et je ne sache pas que je sois autorisé à le faire.

M. MACDONELL: J'abonde dans le sens des observations formulées par mon collègue (M. Monk), tant à l'égard des appointements de ces facteurs que de la proposition tendant à faire dater l'augmentation d'appointements, au moins du moment même où il a été convenu qu'ils toucheraient l'augmentation. Le ministre en conviendra, quand il a présenté sa résolution, l'opinion publique lui a prêté un puissant appui à cet égard. A mon avis, l'opinion publique accorderait aussi son appui au ministre, s'il faisait dater cet accroissement de l'époque en question. Cela ne grèverait guère le Trésor et à mon avis, le public approuverait de tout cœur cette initiative.

L'hon. M. FOSTER: A mon sens, la rédaction de la résolution n'offrirait aucune difficulté. Le texte de la résolution ne précise pas le chiffre même de l'augmentation. Elle se contente de déclarer que dans la division extérieure du service des postes, les appointements de messagers et autres seront fixés de telle et telle manière.

Cela signifie que les salaires seront de tant par an et le ministre ne serait pas en désaccord avec la résolution s'il faisait commencer le salaire le premier jour de l'exercice financier, le 1er avril 1909. C'est à peu près à cette époque que le ministre s'est décidé à accorder cette augmentation et ce fût le 14 avril que la résolution a été présentée, de sorte qu'en postdatant au 1er avril l'augmentation, ce serait en réalité, bien que pas très régulier, en concordance avec la date de l'adoption de la résolution. L'augmentation n'est pas grande en comparaison de celle que d'autres employés du service civil ont reçue, mais je suis persuadé qu'elle donnera toute satisfaction à ces employés qui sont aussi méritants et font probablement leurs devoirs aussi fidèlement, avec ce faible salaire que toute autre classe d'employés de la poste.

M. MACDONELL: Le ministre doit prendre en considération le grand nombre d'années durant lesquelles ces employés

M. F. D. MONK.

ont été, de l'avis de tous, insuffisamment payés. Je ne crois pas que ce serait exagéré de postdater leur paie.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai eu plusieurs entrevues avec les hommes influents de l'association et ils semblent satisfaits de voir le bill prendre effet à la date de la prorogation. J'ai des doutes et le greffier de la Chambre les partage quant à la possibilité de faire ce que suggère mon honorable ami, c'est-à-dire de postdater le paiement au 1er avril. Ce n'est pas prévu par la résolution. Si la résolution avait dit que le paiement remonterait au 1er avril, ce serait parfait, mais il y aurait dû avoir une clause conditionnelle spéciale à cet effet. Il est entendu que chaque bill prend effet à la date où il est sanctionné et je crains de ne pas être autorisé à postdater la mise en vigueur de ce bill.

L'hon. M. FOSTER: Je demandais que cette résolution fixe qu'ils seront payés tant par an. Nous pourrions insérer ici une clause afin que les salaires dont il est question dans ce bill commencent au début de l'exercice financier ce qui serait parfaitement régulier.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suppose que personne ne s'opposera à une semblable proposition et j'ajouterai par conséquent cet amendement au bill.

M. R. L. BORDEN: Je demanderai des renseignements au sujet de quelques requêtes présentées par certains facteurs d'Halifax?

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai un amendement à ajouter au sujet des facteurs qui n'ont pas accepté le système de grades qui a été introduit il y a quelques années, quand sir William Mulock a modifié la loi des Postes.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi n'ont-ils pas voulu accepter le système de grades?

L'hon. M. LEMIEUX: Je suppose qu'ils ont trouvé qu'ils avaient plus d'avantages avec l'ancien système. Par exemple, ils pouvaient s'absenter du service en cas de maladie, et être payés comme s'ils avaient travaillé, tandis qu'avec le système de grades, ils ne le peuvent pas, et son payés pour chaque jour de travail.

L'hon. M. FOSTER: Il y avait aussi quelque avantage relativement à la retraite.

L'hon. M. LEMIEUX: On leur avait dit que s'ils étaient compris dans le nouveau système des grades, ils auraient leurs droits pareillement. Quoi qu'il en soit, comme ce sont des employés très méritants, j'ai résolu de les comprendre dans le bill actuel et de leur accorder l'avantage d'accepter actuellement le système des grades. Je propose l'amendement suivant à l'article 39:

Quiconque avant le 15 mai 1902 a été nommé messager, chargeur, facteur, agent de trans-

port et facteur boîtier et occupe encore telle situation et qui, durant le temps fixé par le chapitre 28 des statuts de 1902 ou par toute extension d'icelui, n'a pas fait choix d'accepter les dispositions de cette loi au lieu des dispositions de la loi du service civil, peut choisir d'être soumis aux dispositions de la loi du service des postes, articles 37 à 45, tous deux compris, au sujet des employés gradés, en faisant connaître son choix par écrit signé par lui et expédié ou transmis par lettre recommandée, adressée au secrétaire du département des Postes, dans l'intervalle de trois mois après l'adoption de cette loi et après cette date, cette loi s'appliquera à lui et il sera classé dans le grade "C".

Ce qui lui donnera le maximum de son salaire actuel qui est de \$600. Il sera classé dans le degré "B" qui lui accordera \$626 plus le \$20 de gratification qu'il reçoit chaque année pour ses vacances.

M. RUSSELL: Ces employés qui ont travaillé sous le régime de l'ancienne loi et que le ministre comprend maintenant dans l'amendement, sont en réalité dans le grade le plus élevé, le grade "D". Ils sont pour tous les besoins et nécessités sur le même pied que ceux qui sont sous la nouvelle loi dans le grade "D", alors pourquoi ne pas les comprendre dans la nouvelle loi au même grade et à la même classe qu'ils sont maintenant? Ceux qui ont droit au grade "D" entreront alors sous le bénéfice de la nouvelle loi dans le grade "D".

L'hon. M. LEMIEUX: Le salaire maximum de ces quatre-vingt-cinq facteurs, parce que c'est là le nombre auquel j'accorde la possibilité de faire partie du système de grades, était de \$600. Ils recevront immédiatement \$625 plus \$20 et ils pourront être promus aux autres grades jusqu'à ce qu'ils aient atteint le maximum du système actuel. Mais ils n'ont pas moins, ils auront davantage immédiatement.

M. RUSSELL: Leur situation actuelle sous le régime de la loi ancienne correspond au grade le plus élevé prévu par la nouvelle loi. Je ne crois pas qu'il soit juste de leur donner une place rétroactive dans une grade moins élevé du nouveau système. Ils sont actuellement au maximum de leur classe et ils ont droit à une augmentation aussi bien que ceux qui tombent sous le régime de la nouvelle loi.

L'hon. M. FOSTER: Comment sont désignés les grades?

L'hon. M. LEMIEUX: Dans l'ordre de A, B, C, D et E, les débutants entrent dans le grade A à un salaire de \$547.75. Pour la première année le salaire de \$626 est le maximum. Ensuite le grade B est à \$704.25 qui est aussi le maximum. Le grade suivant est de \$782.50 et le dernier de \$860.75.

L'hon. M. FOSTER: Un débutant commence par le grade A, à quel salaire?

L'hon. M. LEMIEUX: Pour le 1er mois il est payé en se basant sur un salaire an-

nuel de \$547.75. Ensuite, à l'expiration de ce mois, il touche \$2 par jour, ce qui porte son salaire à \$625. Tant qu'il reste dans le grade A il a ce salaire. Dans le grade B il obtient \$734. Il y reste deux ans et ensuite il touche \$782.50 pendant deux ans. Il peut être élevé pour services spéciaux au grade B à \$860.75. Le grade A comprend une période d'épreuves d'un mois et il peut y rester pendant les onze autres mois de l'année.

L'hon. M. FOSTER: On doit tenir compte de ceci qui n'est, je crois, que très juste relativement à ces employés. Ils n'ont pas obtenu leurs augmentations statutaires et le ministre sait probablement que pendant trois ou quatre ans, l'augmentation annuelle n'a pas été accordée à ces employés et ils ne l'ont pas reçue je ne sais pas pourquoi. C'est une incapacité contre laquelle ils ont eu à lutter jusqu'à maintenant et qu'on ne peut pas attribuer à un défaut de travail de leur part. Par conséquent, ils ont été victimes d'un désavantage qui pendant ce temps les a fait souffrir de ce qui a été reconnu comme un système mal conçu. Or, ceux qui sont entrés depuis dans le service, n'ont pas eu à souffrir de la non application de l'augmentation régulière.

L'hon. M. LEMIEUX: Ils ont commencé au bas de l'échelle.

L'hon. M. FOSTER: Ils sont restés en bas de cette échelle pendant très longtemps, et ils sont demeurés de trois ou quatre échelons en arrière au moins, parce qu'ils ont été privés de leur augmentation régulière.

L'hon. M. LEMIEUX: Comme tous les autres qui ont fait partie du système de grades ils ont commencé au bas de l'échelle et se sont élevés. Mais on ne doit pas perdre de vue que ces quatre-vingt-cinq hommes qui demandent maintenant à faire partie du système qu'ils ont refusé d'accepter, bien qu'on les ait invités à y entrer à trois occasions différentes, jouissent du bénéfice de la retraite que les employés gradés n'ont pas. Ils auront une retraite basée sur leur salaire augmenté. Ils obtiennent une augmentation immédiate de \$45. Ils ont \$626 par an. En outre, on leur donne comme gratification, sous le système des grades, une somme de \$26.

Chaque facteur reçoit une gratification de \$20 par an qui représente les jours de vacances qu'ils avaient l'habitude d'avoir et nous leur donnons maintenant à la place une somme d'argent qu'ils préfèrent de beaucoup. En somme, je crois que les quatre-vingt-cinq employés seront satisfaits de la situation que nous leur faisons.

M. R. L. BORDEN: Quand les facteurs ont été transférés de l'ancien système au système des grades, ont-ils eu à subir une diminution de salaire?

L'hon. M. LEMIEUX: Non, ils n'ont souffert aucune diminution et les anciens

facteurs n'en souffriront pas. Ils auront une augmentation. Ils obtiendront plus qu'ils n'ont dans le maximum de leur classe.

M. R. L. BORDEN: Je saisis parfaitement. Ils ne souffrent d'aucune diminution de salaires. Ces employés qui ont reçu une augmentation de salaire de temps en temps ou dont le traitement a été exceptionnel, font-ils le même travail?

L'hon. M. LEMIEUX: Non, mais ils sont arrivés au maximum de leur classe.

M. R. L. BORDEN: Y étaient-ils en 1902?

L'hon. M. LEMIEUX: A peu près tous.

M. R. L. BORDEN: L'injustice de la proposition actuelle, s'il y a une injustice, semble consister en ce que ces employés, après une longue période de service, ont précisément le même salaire que tout employé qui entre maintenant dans le service, reçoit après un mois.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

M. R. L. BORDEN: Il me semble peu juste de donner à des employés qui sont dans le service depuis huit, onze, quinze ou vingt ans, le même salaire qu'un employé recevrait dans un mois d'ici, s'il entrait au service aujourd'hui.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami doit être un peu plus juste que cela. Je crois que nous rendons justice aux anciens facteurs. On leur a donné la même facilité que celle qui avait été accordée à tous les facteurs, mais ils ont refusé de l'accepter parce qu'ils ont prétendu qu'ils avaient des droits acquis. Ils ont été effrayés à l'idée que la retraite pourrait être modifiée s'ils entraient dans le nouveau système des grades. Ils ont eu peur aussi que les congés ne soient pas obtenus aussi facilement parce que, comme je l'ai expliqué quand les résolutions ont été présentées, il y avait beaucoup de plaintes de la part des autorités de la poste à propos de facteurs qui avaient fait un abus des congés. En conséquence, ils ont voulu conserver leur position parce qu'ils ont pensé qu'ils auraient certains avantages.

Les autres qui faisaient partie du personnel ont été placés sous le régime des classes; et bien que, à trois reprises, on ait offert aux anciens de les placer sous le même régime, ils ont refusé. Maintenant, voyons quelle compensation il leur est accordée. Le nouvel acte leur assure d'assez notables avantages, et ils ne sauraient s'attendre à obtenir du coup le maximum de salaire établi par le présent projet de loi. Ils vont être adjoints à la classe à laquelle ils ont droit d'appartenir, plus \$26 et \$20. Ils seront seuls à jouir d'une pension, avantage que les autres n'ont pas sous le régime de la loi, et depuis des années ils ont été l'objet de ce qu'on pour-

M. R. LEMIEUX.

rait appeler un traitement de faveur en comparaison de leurs compagnons de tâche.

L'hon. M. FOSTER: Il ne leur est pas accordé de prime?

L'hon. M. LEMIEUX: Il ne leur est pas accordé de prime.

L'hon. M. FOSTER: Si ces employés n'obtiennent pas de primes, ils auront d'autre part l'avantage du congé supplémentaire?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. Tout considéré, je crois que nous les traitons généreusement. Au reste, c'est mon désir de les traiter généreusement.

L'hon. M. FOSTER: Je crois que le ministre a bien ce désir; aussi vais-je chercher à raisonner avec lui, et si je lui prouve qu'il ne travaille pas à réaliser ce désir, je suis bien convaincu qu'il modifiera sa manière de faire en conséquence. Ces anciens employés ont fait partie de l'administration depuis beaucoup plus longtemps que nombre de ceux qui sont actuellement sous le nouveau régime. Si ces employés n'avaient pas été de bons employés, s'ils n'avaient pas bien rempli leurs devoirs, on n'aurait pas continué à les employer. L'expérience acquise doit compter pour quelque chose et il est important qu'on s'en rende compte.

L'individu qui a été employé cinq, sept, huit ou neuf ans de plus qu'un autre doit avoir plus de facilité pour exécuter la besogne, ayant plus d'expérience et dans l'ensemble doit être un fonctionnaire plus utile. Jusqu'à ce qu'ils aient atteint un certain âge, plus ils ont d'expérience, de connaissances, et de tact, plus ils doivent être en état de rendre des services. Ces hommes ont travaillé pour l'Etat, et l'Etat a été satisfait d'eux. Depuis de longues années ils s'adonnent à ce genre de travail. Il est vrai qu'on leur accorde, sous forme de congé supplémentaire en cas de maladie, un avantage léger sur leurs compagnons placés sous le régime des classes; mais d'autre part, on ne leur accorde pas la prime qui est accordée aux autres. Bien que le nouvel arrivé jouisse d'une moins longue période de congé en cas de maladie et, sous ce rapport soit moins bien traité que l'ancien employé, il a le bénéfice des \$20, qui n'est pas accordé à l'ancien employé. Il se dit: Sans doute, il m'est accordé une période moins longue de congé en cas de maladie, mais je reçois plus d'argent, de sorte que les choses s'équilibrent. Maintenant, prenons la question de la pension. Le chiffre de cette pension est calculé d'après la valeur de placement de la contribution plus les frais de gestion par l'Etat et un certain taux d'intérêt. Le département n'en est presque pas obéré. L'ancien employé a ici quelque avantage, sous forme de la gestion gratuite du fonds de retraite par le départe-

ment, et, dans une certaine mesure, sous forme du taux d'intérêt qui lui est payé sur sa contribution. C'est là un avantage, avantage dont ne jouit pas l'employé placé sous le régime des classes. Mais il n'est favorisé sous aucun autre rapport. Le nouvel employé entre en fonction et à l'expiration d'un mois il jouit de tous les avantages dont jouit l'ancien employé, sauf en ce qui regarde la pension.

L'hon. M. LEMIEUX : Et c'est très important.

L'hon. M. FOSTER : Je pense en avoir indiqué toute l'importance. Le nouvel employé n'est appelé à rien prélever sur ses appointements en vue du fonds de retraite; et j'ai indiqué que l'Etat ajoutait quelque peu à sa valeur sous forme de taux d'intérêt et de frais de gestion. Mais l'individu qui a travaillé huit, dix ou douze ans ou plus, et qui a bien fait son devoir, se dit qu'il n'a pas été traité très équitablement lorsqu'il voit le nouveau venu au bout d'un mois, retirer le même salaire que lui, jouir de tous les avantages dont il jouit, sauf ce léger désavantage en ce qui regarde la pension. Le ministre ne pense-t-il pas qu'il faut avoir égard à la longueur de la période de service, ne pense-t-il pas qu'il faudrait permettre à cet ancien employé d'entrer dans une classe plus élevée que celle où l'on met le nouvel arrivé? Le ministre se rendra compte, je pense, qu'une telle demande est raisonnable. Le ministre ne prétendra pas que, s'étant abstenus, ils n'ont droit à aucun avantage. Il ne faut pas punir les gens pour avoir fait preuve d'attachement à des droits qu'ils considèrent précieux. C'est là un des grands ressorts de notre civilisation. Notre pays n'aurait guère valu la peine d'y vivre si ce facteur avait fait défaut. Ce n'est pas une raison pour punir ces hommes. Sûrement, l'individu qui a de longs états de service à son acquit devrait être placé dans une classe plus élevée que le nouveau venu.

M. RUSSELL: Le ministre ne pense-t-il pas que les anciens employés, même s'il n'ont pas voulu du nouveau régime, ont tout autant droit à une augmentation de salaire que les employés placés sous le régime des classes? Leurs longs et utiles états de service doivent sûrement leur mériter des égards. On nous a dit que les appointements des fonctionnaires en général avaient été relevés en raison de l'enrichissement de l'existence dans les villes; et certes on peut dire la même chose des anciens et fidèles postiers qui vivent dans les grandes villes du Dominion dans les mêmes conditions que les autres. Ces fonctionnaires dont je parle ont atteint le maximum de salaire aux termes de la loi qui les régit; quelques-uns d'entre eux sont restés sept ans sans recevoir d'augmenta-

tion, tandis que ceux placés sous le régime des classes, ont reçu tous les ans des augmentations depuis leur entrée dans le service. Il ne serait que juste que les anciens employés fussent incorporés dans la classe B, et nombre d'entre eux qui sont parmi les meilleurs facteurs que nous avons devraient être admis dans la classe E.

L'hon. M. LEMIEUX: Les facteurs ont jugé les avantages accordés par l'ancien régime tellement importants qu'ils ont refusé d'accepter le régime des classes, bien que...

M. RUSSELL: En quoi ils se sont trompés.

L'hon. M. LEMIEUX: En tous cas, ils n'ont pas voulu de ce régime, bien qu'en l'acceptant ils eussent obtenu une augmentation de \$124. Ils ont jugé que l'ancienne loi leur assurait des avantages auxquels il ne fallait pas renoncer. Les facteurs qui voudraient maintenant être placés sous le régime des classes ont tout avantage, je pense, à accepter l'offre qui leur est faite.

M. R. L. BORDEN: Combien faut-il attendre d'années pour passer de la classe B dans la classe C, de C à D et de D à E?

L'hon. M. LEMIEUX: Il faut passer deux ans dans chaque classe; mais ils pourraient être transférés à la classe D pour services spéciaux.

M. RUSSELL: Les anciens employés ont contribué au fonds de retraite durant les nombreuses années qu'ils ont passées dans le service; et s'ils jouissent à cause de cela de certains avantages par rapport aux employés placés sous le régime des classes, ils ont dû payer en conséquence. Je ne pense pas que ce soit une raison pour refuser de les placer sous le régime des classes, au même rang où ils se trouvent actuellement dans la classification. Même s'ils n'ont pas voulu de ce régime, il ne serait que juste de relever leurs salaires maintenant. Le département aurait avantage à ce qu'ils fussent régis par la même loi. Le ministre devrait les incorporer dans la classe D, et alors ils n'auraient qu'à attendre peu de temps avant d'entrer dans la classe E.

M. STEWART: La seule raison que le directeur général des Postes ait avancée à ma connaissance à l'encontre des prétentions de ces employés, c'est qu'ils ont été mis à même d'entrer sous le régime des classes, et qu'ils n'en ont pas profité; qu'ils jouissaient de certains avantages relativement au fonds de retraite, avantages auxquels ils n'ont pas voulu renoncer. Or, nombre de facteurs dans la ville d'Hamilton ont été vingt ans et plus dans le service,

et rien de ce que le directeur général des Postes a dit ne justifie le Gouvernement de payer des appointements aussi élevés à des employés qui sont entrés dans le service huit et dix ans après ceux-là. J'espère que le directeur général des Postes recevra favorablement les demandes de ces hommes. Nombre de facteurs dans la ville que je représente ont été plus de vingt ans dans le service, et ils font de jour en jour exactement le même travail que d'autres nommés il y a dix ans seulement et qui pourtant sont payés plus cher. Cela ne me paraît pas juste. Les anciens facteurs reconnaissent qu'ils ont eu tort de ne pas accepter le nouveau régime, mais je ne pense pas qu'on doive les punir en conséquence. Le directeur général devrait incorporer tous ces hommes dans la classe E.

L'hon. M. FOSTER: Quand le régime des classes a-t-il été établi?

L'hon. M. LEMIEUX: En 1902.

L'hon. M. FOSTER: De ces quatre-vingts hommes, combien s'en trouvent-ils qui ont travaillé durant nombre d'années sans recevoir la moindre augmentation? Une fois arrivés au maximum de \$600, ils n'ont depuis reçu aucune augmentation.

L'hon. M. LEMIEUX: Ils ont reçu l'augmentation régulière de \$40 par année jusqu'à ce que le maximum eût été atteint.

L'hon. M. FOSTER: A quel chiffre de salaire ont-ils commencé?

L'hon. M. LEMIEUX: A \$360 par année.

L'hon. M. FOSTER: C'est moins d'un dollar par jour. On ne saurait guère prétendre, n'est-ce pas, que ce soit là un salaire suffisant. S'ils avaient été dans le service depuis dix ans et avaient obtenu chaque année l'augmentation régulière de \$40, ils retireraient aujourd'hui \$760, et le ministre est-il d'avis que ce soit trop pour de bons employés qui sont entrés dans le service à \$360 par année? Ils ont commencé à \$360 par année, il leur a été accordé une augmentation de \$40 par année jusqu'à ce que le maximum eût été atteint; mais si vous considérez qu'un de ces hommes a été dix ans dans le service, et ne retire aujourd'hui que \$600, cela veut dire un relèvement total de \$240, soit \$24 par année. Vous ne trouveriez personne pour avoir soin de vos poulets convenablement à ce prix-là. Vous dites qu'il leur a été fourni une occasion d'avancer et qu'ils n'en ont pas profité. C'est vrai. Ils n'ont rien voulu céder de leurs droits, persuadés dans le temps que c'était à leur avantage. Aujourd'hui vous les punissez d'avoir agi comme ils l'ont fait. S'ils avaient accepté le nouveau régime, ils seraient dans une classe plus élevée que celle-ci. A moins de vouloir se

M. T. J. STEWART.

montrer vindicatif, et je suis convaincu que le ministre n'y songe pas, nous devrions faire davantage. Un bon employé qui a commencé il y a dix ou douze ans sur un salaire de moins d'un dollar par jour, ne peut dépasser \$600, par le moyen de faibles augmentations annuelles.

Ce n'est pas là traiter convenablement de bons employés. Si ce sont de bons employés ayant fait leurs preuves, ils devraient entrer dans les nouvelles classes, s'ils y entrent, avec des appointements proportionnés à l'ancienneté de leurs services et à leur compétence. Si le ministre veut dire qu'il les classera selon leurs aptitudes et l'ancienneté de leurs services, je serai parfaitement satisfait.

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois que pour rendre justice aux facteurs, comme corps on devrait les mettre sur un pied d'égalité. Il y a des facteurs, sous le régime du classement que l'on est à amender aujourd'hui, qui ont atteint le maximum de \$704.25, et ils seront éligibles à la classe suivante, ce qui leur donnera \$783.50. Cela mettra sur un pied d'égalité ceux qui relèvent de l'ancien système du service civil et ceux qui relèvent du système de classement. 85 anciens facteurs arriveront au maximum de \$704.25 plus la gratification de \$20, et ils auront en outre leur retraite de sorte qu'ils seront tous sur un pied d'égalité.

M. MADDIN: J'aimerais à savoir de la part du directeur général des Postes quels progrès ont été faits en ce qui concerne l'établissement de la livraison gratuite dans la ville de Sydney.

L'hon. M. LEMIEUX: Le greffier de la ville a été prié de nous envoyer un relevé officiel de la population et dès que nous l'aurons reçu, nous commencerons.

M. MADDIN: A-t-on pourvu à cela dans les prévisions budgétaires?

L'hon. M. LEMIEUX: Pas nécessairement. Il y a un crédit général pour cela.

M. RUSSELL: Je voudrais insister davantage au sujet des hommes dont j'ai parlé. Le nombre en est si restreint que la somme requise ne serait pas très considérable, et il n'y a aucun doute qu'ils ont mérité cet avancement.

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois être allé aussi loin que cela est possible.

M. RUSSELL: Nous sommes très reconnaissants pour ce qu'a fait le directeur général des Postes.

L'hon. M. HAGGART: Pourquoi ne pas se faire autoriser à classer les hommes selon l'ancienneté de leurs services? Cela les mettrait sur un pied d'égalité.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami soulève une nouvelle question lorsque

le bill a virtuellement été adopté à la satisfaction du comité.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 3 (abrogation de l'article 51.)

L'hon. M. LEMIEUX: L'article 51 de la loi des postes se lit comme suit:

Les journaux et publications périodiques pesant moins d'une once chacun peuvent être isolément mis à la poste moyennant ½ sou chacun de frais de port, qui sera invariablement payé d'avance par un timbre-poste apposé sur chacun.

Nous avons virtuellement aboli le timbre-poste d'un demi-sou qui était en usage il y a quelques années, lorsque les publications pesant moins d'une once étaient transportées par la poste. Il n'y a plus de publications de ce poids, aujourd'hui, du moins, les publications sont expédiées en bloc au taux d'un quart de sou par livre. En conséquence, afin d'éviter les erreurs et les difficultés dans les bureaux de poste, nous avons décidé d'abolir le timbre d'un demi-sou.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (éligibilité aux nominations.)

L'hon. M. LEMIEUX: Nous avons fixé à trente ans la limite d'âge. Nous croyons qu'un homme qui entre au service ne devrait pas dépasser cet âge, surtout un facteur. Nous voulons comme facteurs des jeunes gens actifs qui peuvent fournir plusieurs années de bons services et acquérir de l'expérience. Il n'y avait pas de limite statutaire, mais nous avions des règlements. Maintenant, il y aura une limite statutaire et nul ne sera admis après l'âge de trente ans.

(Il est fait rapport du bill qui est lu la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET DE LOI RELATIF AU PERSONNEL ADMINISTRATIF.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 137), déposé par M. Lemieux, à l'effet de modifier la loi sur le personnel administratif.

L'hon. M. LEMIEUX: En vertu de la loi actuelle, le salaire annuel attaché à un poste de commis de quatrième classe, qui est le plus bas du service, est de \$400 par année, et le maximum est de \$700. On y parvient par des augmentations annuelles de \$50. Ce bill porte le minimum à \$500, et le maximum de \$700 sera atteint par des augmentations annuelles de \$100. Le premier amendement se rapporte à la liste "B" de la loi du service civil. Le but de l'amendement de cette liste est d'inclure les commis du comptoir des mandats-postes parmi les nombreux employés qui figurent dans cette liste. Au-

trefois, ces commis étaient attachés au bureau de poste de Montréal, mais on a songé qu'il valait mieux établir une branche distincte pour le travail du comptoir international des mandats-poste, laquelle continuera comme auparavant de faire partie du service extérieur.

Les timbreurs et les trieurs qui reçoivent actuellement \$360, avec augmentation annuelle de \$50 jusqu'au maximum de \$600, recevront à leur début un salaire de \$500 avec augmentation annuelle de \$50, jusqu'à \$600. La grande majorité des employés commencent comme trieurs et timbreurs, et lorsqu'ils ont fait preuve des aptitudes nécessaires, le ministère a pour règle de les nommer à un poste de commis. Sous l'empire de la loi actuelle le salaire initial de \$360, duquel il faut déduire 5 p. 100 par an pour le fonds de retraite, ne donne pas de quoi vivre, vu l'augmentation du coût de la nourriture, etc. Il en résulte que nous avons beaucoup de difficulté à garder les employés qui ont acquis un peu d'adresse et d'expérience. Je propose de porter à \$500 au lieu de \$400 le salaire initial des commis de quatrième classe, et ils atteindront le maximum de \$700 par une augmentation annuelle de \$100 au lieu de \$50.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi l'honorable ministre porte-t-il l'augmentation annuelle à un chiffre aussi élevé?

L'hon. M. LEMIEUX: \$700, comme maximum ne constitue pas un salaire très élevé. D'ailleurs, ceux qui sont nommés commis de quatrième classe ont généralement servi comme timbreurs et trieurs et ont acquis de l'expérience. Comme trieurs et timbreurs, leur augmentation annuelle n'est que de \$50, mais lorsqu'ils atteignent le maximum de \$600, il n'est que juste qu'ils aient droit à une augmentation additionnelle. Ils auront une augmentation de \$100 par année jusqu'à ce qu'ils soient arrivés à \$700.

L'hon. M. FOSTER: Combien reçoivent vos timbreurs et vos trieurs?

L'hon. M. LEMIEUX: Ils commencent à \$500 et se rendent à \$600. Puis, s'ils sont éligibles au poste de commis de quatrième classe, ils entrent dans cette classe à \$600 et se rendent à \$700.

M. LALOR: Y a-t-il quelque disposition pour augmenter les appointements des courriers de chemins de fer?

L'hon. M. LEMIEUX: Non.

M. LALOR: J'aimerais à plaider leur cause auprès du ministre. Il n'y a pas une classe qui soit plus mal rétribuée. Ils courent un risque considérable et sont mal rémunérés.

L'hon. M. LEMIEUX: Lorsque nous avons introduit la résolution, mon attention a été attirée là-dessus, et j'ai répondu que

cette année étant une année plutôt maigre, nous ne nous occuperions pas de l'affaire des courriers de chemins de fer bien qu'ils eussent toute ma sympathie. Mais les courriers de chemins de fer diffèrent beaucoup des autres employés du service postal. Un commis-chef du service des courriers de chemins de fer peut atteindre des appointements de \$1,500 moins son allocation de parcours. Un commis de première classe, reçoit \$900, moins son allocation de parcours. Lorsque cette allocation est considérable, comme entre Montréal et Toronto, ses appointements peuvent atteindre de \$1,850 à \$1,900. J'admets que les courriers de chemins de fer sont des hommes très compétents, et je sais qu'ils éprouvent des difficultés à faire assurer leur vie à cause de la nature hasardeuse de leur travail. Mais comme je l'ai expliqué à une délégation qui est venue me voir, je ne puis, cette année du moins, m'occuper de leur affaire. Il me faut me contenter de régler celles des classes les moins élevées du ministère des Postes. Il nous faut commencer par le commencement. Plus tard, j'espère que je pourrai accéder aux demandes des courriers de chemins de fer.

M. SPROULE: Il me semble qu'ils diffèrent des autres classes d'employés vu la nature extra-hasardeuse de leur travail. D'abord, la wagon-poste est ordinairement placé à la suite de la locomotive de sorte qu'il arrive fréquemment que ce wagon est détruit lorsqu'il se produit un accident.

L'hon. M. LEMIEUX: On m'a représenté cela en diverses occasions. Je puis informer mon honorable ami que j'ai renvoyé les courriers de chemins de fer à la commission des chemins de fer, auprès de laquelle je leur ai donné mon appui. Je crois que l'on devrait leur procurer toute la commodité et toute la sécurité possible sur les convois.

M. SPROULE: Les wagons-poste sont mal aménagés pour le service. Ils sont très pauvrement construits, et rien n'y a été fait pour la commodité et le confort des courriers. Puis il n'y a aucun type-modèle de wagon-poste. Le Gouvernement devrait établir un type-modèle de wagons-poste qui serait le même pour toutes les voies ferrées, et il n'y a aucun doute que les compagnies de chemins de fer, si leur attention était attirée sur la question, consentiraient à une amélioration de ce genre. Le temps est arrivé où le Gouvernement doit considérer l'opportunité de substituer au wagon-poste en bois, un wagon-poste en acier.

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien.

M. SPROULE: Il y a quelque temps, après l'accident du chemin de fer de la Pennsylvanie où les wagons en bois ont été

M. R. LEMIEUX.

complètement détruits tandis que les wagons en acier sont restés virtuellement indemnes, j'ai demandé si le Gouvernement ne considérerait pas que le temps est arrivé d'engager les compagnies de chemins de fer à construire des wagons en acier. On m'a répondu que les fortes dépenses additionnelles que cela nécessiterait empêcheraient cette amélioration. J'ai fait quelque recherches et l'on m'informe que la différence entre le coût d'un wagon ordinaire en bois et celui d'un wagon en fer n'est pas considérable. Ce serait un grand avantage si les compagnies entreprenait cette amélioration ou si l'on exerçait sur elles une pression pour avoir, non seulement un wagon type, mais un wagon beaucoup plus sûr tant pour les malles que pour les employés. Il est essentiel que nous prenions toutes les précautions possibles pour la sûreté des malles et des employés du Gouvernement qui en sont chargés. Ces hommes se livrent à un travail ardu et dangereux qui exige une attention constante et minutieuse dans les conditions les plus adverses. Je demande avec instance au ministre et au Gouvernement de vouloir bien considérer ces recommandations.

L'hon. M. LEMIEUX: J'accepte de la meilleure grâce et dans le meilleur esprit possible les remarques faites par l'honorable député. Je dois admettre que certaines des compagnies de chemins de fer qui reçoivent la subvention statutaire pour le transport des malles, ne fournissent pas toujours les meilleurs wagons, mais tout récemment, en vue des représentations qui ont été faites par les courriers de chemins de fer, j'ai fait faire une inspection très minutieuse par le surintendant du service postal des chemins de fer, M. Armstrong, un vieux fonctionnaire éprouvé du ministère, et il a maintenant adopté un type pour les wagons-poste.

Tous les wagons qui se construisent à présent, doivent être acceptés par le département et j'ai donné instruction à M. Armstrong de voir à ce que nos fonctionnaires soient protégés. J'ai remarqué que dans quelques-uns des anciens wagons l'installation pour les courriers convoyeurs est très défectueuse. Nous avons fait les démarches nécessaires pour y remédier à l'avenir. Je considère que le débat de cet après-midi profitera également au département et aux compagnies de chemins de fer. Pour ma part, je suis bien décidé à faire observer les règlements pour assurer la protection de nos employés.

M. SPROULE: Le ministre devrait faire plus; il pourrait s'enquérir de la différence de prix entre un wagon en acier et un wagon en bois.

M. ARMSTRONG: Dans beaucoup de petites villes et de villages, les commis qui sont payés par le directeur du bureau de

poste, ne reçoivent qu'une maigre pitance, pendant que les directeurs sont grassement rétribués. Ce bill contient-il quelque disposition pour améliorer le sort de ces employés?

L'hon. M. LEMIEUX: Non. Ce bill ne concerne que les fonctionnaires relevant de la loi sur le service civil, mais le département s'occupe actuellement du classement des différents bureaux. Les employés de certains grands bureaux comme ceux de Toronto, Ottawa, Winnipeg et Vancouver, font partie du service civil, et d'autres sont dans ce qu'on appelle le demi-personnel.

Nous préparons, en ce moment, pour faire entrer dans le service, sans augmenter les dépenses, les employés des bureaux ou le directeur est rétribué au moyen d'un pourcentage sur les recettes et paie lui-même ses employés. A l'avenir, la plus grande partie de ces bureaux sera sous l'administration directe du département. J'espère pouvoir déposer ce classement sur le bureau de la Chambre à la prochaine session, et mettre fin à ce que je considère une exploitation de ces employés, à en juger par ce qui a été dit dans cette Chambre. Je m'occupe activement de la question et j'espère que d'ici à quelques mois, ces abus auront cessé.

M. PORTER: Cela aura aussi pour effet d'améliorer le service. Là où le directeur paie lui-même ses employés, il paie le moins cher possible et le service en souffre.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'aimerais pas à faire d'exception pour les timbreurs, les trieurs et autres auxquels ce bill s'applique. Je désire qu'ils soient traités de la même manière que les facteurs et je propose, comme amendement, que l'augmentation de salaire date du 1er avril, comme pour les facteurs.

M. CROSBY: Je vois avec plaisir que le département des Postes a fini par comprendre la nécessité de faire quelque chose pour les employés du service extérieur. J'aurais été content si le ministre avait pu faire plus en fixant le salaire minimum à un chiffre un peu plus élevé.

A Halifax, par exemple, il y a au bureau de poste des employés qui reçoivent le courrier à toutes les heures de la nuit, en hiver surtout, et comme le ministre ne l'ignore pas, plusieurs d'entre eux sont obligés de se rendre au bureau de poste et d'attendre que le navire arrive de bon matin, pour être prêts à commencer la distribution dès que le courrier est arrivé. Quelques-uns se rendent au bureau à bonne heure dans la soirée et attendent un navire qui peut arriver à n'importe quelle heure de la nuit, et quand le courrier est arrivé, ils font le triage et la distribution. Je me suis souvent dit que c'est honteux pour le pays de payer ces employés \$400 par année.

Dans nos banques, on ne permet pas à un employé de se marier avant qu'il ait un salaire de \$1,000, et il est pénible de constater que dans le service des postes, un employé commence à \$400 par année, et reçoit une augmentation de \$50 par année jusqu'à \$600. On devrait augmenter le minimum et le maximum. Je comprends que les employés de la dernière catégorie, les timbreurs et les trieurs commenceront à \$500; ne pourrait-on pas mettre le maximum à \$1,000?

L'hon. M. LEMIEUX: Un timbreur ou un trieur qui ne reçoit pas moins de \$500, pourra atteindre à \$600. Alors il sera qualifié pour la quatrième classe dans laquelle le maximum est de \$700, après un an de service. Ensuite il peut passer dans la 3e classe, puis la 2e. D'après cet amendement, les commis de 4e classe commencent à \$600 et vont jusqu'à \$700, dans l'espace d'un an. Un commis de 3e classe, reçoit \$800—ceci est la classe cadette. Dans la 3e classe proprement dite, le maximum est de \$900. Dans la 2e classe cadette, le maximum est de \$1,000 et dans la 2e classe sénior, \$1,200. Dans la 1re classe, le salaire est de \$1,200 à \$1,500.

Ainsi que je l'ai expliqué en déposant le bill, je ne m'occupe cette année que de la classe inférieure. Sans faire de promesses, je puis dire que les employés des autres classes ont toutes mes sympathies et qu'un jour ou l'autre, j'aurai peut-être quelque communication à faire à la Chambre.

M. CROSBY: Je suis bien aise de voir que le directeur général des Postes s'occupe de cette question, mais j'aurais préféré que le salaire minimum fût de \$600, au lieu de \$500. On entend souvent dire que les employés du service intérieur reçoivent des traitements très élevés, même trop élevés. Je m'occupe moins de ceux qui sont trop payés que de ceux qui ne le sont pas assez.

Je demande au ministre s'il ne pourrait pas fixer le minimum de cette classe à \$600, et le maximum à \$900, au lieu de \$800. Pendant qu'il est bien disposé et qu'il nous assure de ses sympathies, nous pourrions peut-être le décider aussi à agir.

L'hon. M. LEMIEUX: Je le regrette beaucoup, mais je suis obligé de désappointer mon honorable ami.

M. ARMSTRONG: Il y a quelques semaines, j'ai demandé à l'honorable ministre pourquoi les dépenses courantes de certains bureaux étaient de beaucoup plus élevées que dans d'autres.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député a parlé du bureau de poste d'Ottawa et je communiquerai à la Chambre les explications que m'a fournies le comptable du département:

Les dépenses des différents bureaux de poste dans les villes, sont données en détail, sous

le titre de dépenses casuelles, dans le rapport de l'Auditeur général, partie S, pages de 75 à 86. Les gages des journaliers sont compris dans cet item, ce qui explique le fort excédent des dépenses diverses de certains bureaux, comparés à d'autres.

A Ottawa, un grand nombre de journaliers qui figuraient sur la liste, ont été employés par le département, durant l'exercice 1907-8; la plupart d'entre eux ont été transférés du service extérieur, en vertu de la nouvelle loi sur le service civil, le 1er septembre dernier, de sorte que les dépenses casuelles du bureau de poste d'Ottawa ne seront pas aussi élevées pour l'exercice qui vient de clore, ni à l'avenir.

La somme payée à ces employés, d'après le rapport de l'auditeur général est de \$43,922.85, sur un total de \$60,757.28, pour l'exercice 1907-8, de sorte que les dépenses casuelles du bureau de poste d'Ottawa n'ont été en réalité que le \$16,834.43.

En réalité, ces hommes étaient au service du département et non du bureau de poste d'Ottawa. Ils étaient au nombre de 85 à 100.

M. ARMSTRONG: Cela démontre qu'il serait peut-être préférable d'adopter une autre méthode de comptabilité, et de rendre les explications plus claires que dans le rapport de l'auditeur général. Je vois, par exemple, que nous avons dépensé au Yukon \$127,000 pour percevoir \$14,000 et que le bureau de poste de Dawson-City, coûte \$21,000 pendant que celui d'Hamilton coûte \$4,000, celui de London, un peu plus de \$5,000; celui de Winnipeg, \$19,000 et celui de Toronto, \$29,000. Il me semble que le ministre ferait bien d'étudier cette partie des dépenses du département.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député commet une erreur, car le bureau de poste de Toronto coûte plus cher que la somme qu'il vient de mentionner. Dans le Yukon, nous avons dépensé \$127,746 pour le service postal. C'est une somme considérable. Le revenu a été de \$15,936.70, ce qui est relativement peu; mais mon honorable ami doit comprendre, la cherté de la vie, du fourrage pour les chevaux, la longueur des parcours, tout contribue à augmenter le coût du service postal dans cette partie du pays. Nous devons, malgré tout, maintenir le service; nous devons desservir les camps miniers et il faut s'attendre à ce que les dépenses, dans certains cas, soient plus élevées que les recettes. Mais cet écart est compensé ailleurs. Depuis l'inauguration du service postal au Yukon, les dépenses n'ont pas augmenté. Ici nous payons \$200 par année pour un service entre deux localités distantes l'une de l'autre, de cinq milles, par exemple; au Yukon, ce même service coûte quatre, cinq, six et sept fois plus. Tout le service dans cette région est sous la direction d'un homme très capable, M. Hartman, et même si nous payons plus cher

M. R. LEMIEUX.

qu'ailleurs, toutes les dépenses sont scrupuleusement vérifiées.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION GENERALE D'UN BILL RELATIF AUX TRAITEMENTS DU PERSONNEL ADMINISTRATIF.

Le projet de résolution, déposé par M. Fisher, tendant à accorder un relèvement de traitement aux membres du service civil, est lu une 2e fois et adopté.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) demande à déposer un bill (n° 187) autorisant certains relèvements dans le traitement des membres du service civil intérieur.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

L'hon. M. FISHER propose la 2e lecture du bill.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il l'intention de donner des explications au sujet de ce bill?

L'hon. M. FISHER: La Chambre est depuis longtemps saisie de cette question. Le bill est très court. Il n'est pas encore distribué, mais il est imprimé et le texte en est conforme à celui qui a été déposé, sauf dans le dernier article, où une modification proposée par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a été introduite, de même que dans la résolution.

Si mon honorable ami le désire, je puis discuter le bill dès maintenant, mais si mon honorable ami veut me permettre de proposer que la Chambre se forme en comité, je le discuterai article par article. Nous avons convenu mutuellement, en cette Chambre même, que nous ajouterions au bill des annexes contenant les détails des paiements à être faits en vertu du bill dans la même forme que les états budgétaires du gouvernement civil sont soumis à la Chambre. Ces annexes ont été préparées et imprimées, et ont été soumises aux membres de la Chambre depuis déjà une couple de jours. Il s'est glissé une ou deux erreurs typographiques dans l'impression, mais j'ai ici le texte exact et quand nous nous formerons en comité pour étudier le bill je proposerai de corriger ces quelques légères erreurs. Par ce bill, il est proposé d'augmenter de \$150 par année le traitement de tous les fonctionnaires du service intérieur. Ce sera là une augmentation permanente et immédiate, et naturellement il doit être bien compris par la Chambre que les traitements des fonctionnaires à Ottawa dateront du 1er septembre dernier, et qu'ils devront être à cette date de \$150 de plus qu'en vertu de l'ancienne loi. Le bill vise aussi certaines exceptions. La

première et la plus importante est que l'augmentation concernera les traitements existant au 1er septembre dernier, alors que la nouvelle loi du service civil est entrée en vigueur. La seconde disposition importante est que, advenant qu'un fonctionnaire aura déjà obtenu une augmentation, par suite de la nouvelle classification se rattachant à la nouvelle loi du service civil, cette augmentation sera déduite des \$150 que nous nous proposons d'accorder. L'autre exception est que l'augmentation ne devra en aucun cas élever le traitement du fonctionnaire au-dessus du maximum de la division ou subdivision dans laquelle le classe la nouvelle loi, et il en résulte qu'en certains cas au lieu de retirer \$150 les fonctionnaires qui ont été ici visés retireront moins que cela.

L'hon. M. FOSTER: Et en certains cas, rien du tout.

L'hon. M. FISHER: Il y a, à Ottawa, 35 fonctionnaires qui ne retireront rien du tout. J'avoue que ce fut pour moi une surprise de voir qu'il se trouvait dans tout le service, à Ottawa, si peu de fonctionnaires à qui s'appliquait cette exception. J'ai soumis cette liste quand la mesure était devant le comité. A la période où nous en sommes arrivés, je me contenterai d'ajouter, je crois, que la première annexe a été préparée avant la fin du dernier exercice financier, et nous en avons fait maintenant deux annexes, une pour le paiement de l'augmentation à partir du 1er septembre jusqu'au 1er avril dernier, et l'autre pour l'augmentation durant l'exercice courant. L'augmentation pour l'exercice courant n'ayant pas été introduite dans le budget de l'année courante, il y a donc eu par conséquent deux listes, une pour le paiement de l'augmentation du 1er septembre au 1er avril, et l'autre pour l'année commençant le 1er avril. Nous avons en main toutes les listes, excepté celle du Sénat, et je propose que nous nous formions en comité pour étudier celles que nous avons et étudier les dispositions du bill, et il ne restera plus ensuite qu'à ajouter la liste du Sénat que nous espérons avoir demain ou après-demain.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le montant total que peut représenter cette augmentation?

L'hon. M. FISHER: Cela a été établi pour chaque département, mais je ne crois pas que la somme totale soit donnée.

L'hon. M. FOSTER: Ce sera environ \$340,000.

L'hon. M. FISHER: Cela doit être, mais je n'en sais rien.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il décidé d'accorder l'augmentation à tous

ceux du dehors qui sont entrés dans le service intérieur, sans s'occuper s'ils avaient déjà reçu ou non des augmentations?

L'hon. M. FISHER: Les augmentations sont établies d'après les traitements que recevaient les fonctionnaires au 1er septembre dernier, sans considération de l'époque où ils auraient pu avant cette date recevoir de l'augmentation.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il pris quelques mesures pour faire disparaître ce qui me semble être une injustice à l'égard de ces serviteurs de l'Etat qui ont rendus d'excellents services durant plusieurs années, qui ont eu à lutter contre toutes les difficultés et incapacités ayant justifié cette augmentation, et qui ne reçoivent pas un seul sou pour tout cela.

L'hon. M. FISHER: J'ignore de quelle classe mon honorable ami veut parler.

L'hon. M. FOSTER: Il y a 35 fonctionnaires ne recevant aucune augmentation, et ceux-là ont dû sans doute rendre d'excellents services. L'augmentation a été accordée pour obvier à l'insuffisance des traitements et au coût plus élevé de la vie, et il se trouve qu'il y a 35 employés qui ont eu à lutter contre toutes ces difficultés et qui ne retirent aucun avantage de la présente loi.

L'hon. M. FISHER: Une députation du service civil est allée trouver le premier ministre et quelques-uns de ses collègues, et lui a demandé si on ne pourrait pas faire quelque chose en ce sens. La réponse a été que nous ne pouvions pas voir aucun moyen logique pouvant s'appliquer à leur cas, en nous appuyant sur aucun large principe d'ordre général.

Ces 35 fonctionnaires étaient, au premier septembre dernier, au maximum de leurs classes respectives, et si nous devions décaler la classification déterminée par la loi et payer à un fonctionnaire quelconque un salaire plus élevé que celui du maximum de sa classe, nous donnerions à ce fonctionnaire un salaire plus considérable que ce qui était jugé suffisant, selon le projet de loi, pour le travail accompli dans cette classe. Nous avons pensé qu'il n'était pas opportun d'introduire cet élément de trouble. Dans certains cas des employés étaient au maximum de leur classe depuis longtemps et en conséquence ne retiraient aucune augmentation, mais d'après la nouvelle classification du service civil le maximum a été augmenté de \$100 dans presque toutes les classes et même de plus, dans certains cas, et en conséquence, la grande majorité de ceux qui étaient au maximum auparavant reçoivent une augmentation d'au moins \$100 sur ces \$150 et ne sont nullement compris parmi ces 35 employés. Je

n'ai pas sous la main la liste des noms de ces derniers. Je me rappelle que dans mon ministère il y a parmi ces 35 employés quatre fonctionnaires qui retirent \$4,000 par an. Je ne me souviens pas s'il y en a d'autres. Mais si une fois nous déroignons au principe de ne pas placer un homme au-dessus du maximum de sa classe cela constituerait un empiètement sur le principe de payer des salaires pour un travail spécial. Il y en a qui ont cru que de longues années passées dans le service justifient une promotion dans le service.

L'hon. M. FOSTER: Qui a jamais pu faire cette assertion?

L'hon. M. FISHER: Je l'ai souvent entendue, et je sais que fréquemment on a agi en conséquence, car il y a une quantité d'employés dans les classes supérieures du service qui font absolument le même travail que d'autres qui se trouvent dans des classes inférieures. Le fait qu'un homme a été dans le service au maximum de sa classe est presque une preuve *prima facie* qu'il n'était pas apte à être promu à un travail d'une nature supérieure et comportant plus de responsabilité. Mon honorable ami pourrait dire que c'est le favoritisme qui a retardé son avancement. Je ne puis rien dire là-dessus. Il est possible que dans le service public, comme dans bien d'autres, il se glisse quelquefois des considérations personnelles; mais j'estime que dans 99 cas sur 100 un homme, qui a été pendant plusieurs années au maximum de sa classe et qui en a vu d'autres passer avant lui, donne une preuve *prima facie* qu'il n'est pas digne d'être promu ou que la nature de son travail ou ses qualifications ne justifient pas son entrée dans une classe supérieure.

Les 35 employés plus haut mentionnés sont justement de ceux-là. Les cas que j'ai mentionnés par rapport à mon ministère se trouvent absolument à la tête du service, et la seule manière dont nous pourrions leur octroyer le droit à une augmentation serait de créer pratiquement une autre classe ou d'augmenter le maximum de leur classe. Dans ces circonstances nous ne voyons pas comment nous pouvons opérer un changement. Mais nous avons déclaré à la délégation du service civil qui s'est adressée au Gouvernement, que leur situation serait prise en sérieuse considération quant à leur promotion future, et que s'il paraissait justifiable de leur accorder une promotion, en raison des nécessités du service, ou en raison de leurs qualifications, de leur caractère personnel et de leur habileté à faire un travail supérieur, et que nous croyions que la chose pourrait se faire, les ministres considéreraient le fait que ces personnes ne retirent aucune augmentation maintenant, et que lorsque l'occasion se présenterait on prendrait en sérieuse con-

M. S. A. FISHER.

sidération leur demande de promotion. C'est le plus que nous croyions pouvoir faire, et je n'hésite aucunement à répéter sur le parquet de la Chambre, sinon les paroles même, du moins le sens de ce qui a été déclaré à l'association.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai que quelques remarques à faire en réponse à mon honorable ami. Lorsqu'il dit qu'il n'y a que 35 employés qui ne touchent pas d'augmentation, il n'expose pas toute la situation. C'est un exemple manifeste de l'injustice de la loi, car il y en a beaucoup plus de 35 qui touchent une augmentation moindre que \$150; les uns, \$50; d'autres \$75, d'autres \$100, et ainsi de suite. C'est une injustice et une oppression qu'un homme qui se trouve au maximum ne puisse rien toucher des \$150 d'augmentation, comme s'il avait toutes les incapacités. Ce n'est guère moins qu'une injustice si on le prive d'une partie de l'augmentation de \$150? Vous vous basez sur ce que, pour accorder quelque compensation pour les incapacités, chaque fonctionnaire devrait recevoir une augmentation de \$150. Trente cinq n'en reçoivent aucune: quelques-uns reçoivent \$100; un plus grand nombre reçoivent \$75; et quelques-uns ne reçoivent que \$50.

Vous passez ensuite à ceux qui ne reçoivent rien du tout. Ainsi donc, le ministre ne nous a pas établi la chose en son entier quand il nous a exprimé l'agréable surprise qu'il avait ressentie de voir qu'il ne s'en trouvait que 35 qui n'avaient reçu absolument aucune augmentation. Le ministre désire se montrer très logique, et il n'a pas vu à quel point une injustice comme celle-ci pourrait être logique. Le point principal, à ce qu'il me semble, est que nous devons aviser à faire disparaître l'injustice. S'il est nécessaire même de se montrer un peu illogique, j'ai le ferme espoir que le ministre de l'Agriculture saura trouver dans son esprit fertile les moyens de voir ce qui doit être fait. Mais s'il n'y a ici aucun principe primordial qui soit battu en brèche, je crois que nous pourrions parfaitement ne tenir compte que du côté logique de la proposition, afin que cette injustice disparaisse. Je crois que chacun sera ici du même avis que moi. Si c'est une question de quelque grand principe de liberté humaine ou de quelque méthode foncière d'administration, de violer ce qui pourrait être assimilé à un crime contre le décalogue, il nous faudrait, bien entendu, nous plier à cela quand bien même quelqu'un devrait en souffrir; mais dans le cas actuel il ne s'agit d'absolument rien de tel. C'est simplement une question de maxime, et je viens soumettre au premier ministre, qui, je vois, cède quelque peu à mon appel, la question de savoir si l'objet principal que nous avons en vue ne devrait pas être de redresser cette injustice, même s'il

nous fallait nous écarter quelque peu de la ligne strictement logique.

Que de fois mon très honorable ami ne s'en est-il pas écarté afin d'atteindre son but, de faire triompher sa politique ou son parti! Tous nous en avons fait autant parfois, et je suis d'avis que dans le présent cas, le ministre où tous les talents se rencontrent pourrait découvrir un moyen de remédier à cette injustice.

Hier soir, j'ai rapporté le cas d'un jeune homme qui est entré dans l'administration aux appointements de \$500, en 1905; deux ans plus tard, il recevait \$600. Le 26 d'août, constatant que le 1er de septembre approchait, le ministre ajouta \$200 à ses appointements. Puis, une idée germa dans son cerveau et, le 27 d'août, il ajouta encore \$100. C'est-à-dire qu'un jeune homme dont les fonctions n'avaient aucun caractère technique et qui était augmenté de \$50 par année a vu ses appointements augmentés de \$200 et, le lendemain, de \$100 encore, soit \$300 en tout, afin que, le 1er de septembre, il pût être assigné à une classe dans laquelle il débiterait à \$800 et pourrait un jour obtenir \$1,600. Un tel traitement est contraire à l'essence même de la justice. Mais, quel souci le ministre avait-il de la justice ou de la logique? Il a mis ce fonctionnaire là où il voulait. Le seul département de l'Intérieur offre des centaines d'exemples plus ou moins analogues. Le ministre a accordé des augmentations de cent, deux cents, quatre cents et cinq cents dollars, et deux de ses collègues—le ministre de l'Agriculture et le ministre des Travaux publics—ont emboîté le pas.

Voici deux commis du même département qui ont des attributions identiques. L'un d'eux, après dix, quinze ou vingt ans de service, est parvenu à la tête de sa classe et n'obtient plus d'avancement; mais l'autre, dont la nomination ne remonte qu'à quelques années, reçoit, avant le 1er de septembre et à un jour d'intervalle, des augmentations formant un total de \$300 qui lui permettent de passer dans une classe plus élevée et de toucher l'augmentation uniforme de \$150. D'un autre côté, celui qui a rempli les mêmes fonctions pendant plusieurs années de plus ne reçoit pas cette augmentation. Pendant douze à quinze ans, il a souffert de l'insuffisance de ses appointements et de l'accroissement de ses frais de subsistance, tandis que l'autre n'a éprouvé cet inconvénient que pendant trois années. Pourtant, ce dernier touche \$150 et le vieil employé ne reçoit rien. Je mentionne ce cas comme un exemple flagrant, mais je pourrais en citer des vingtaines d'autres.

On conçoit à quel point celui qui est l'objet de cet indigne traitement ressent l'injustice commise à son égard. Si le Gouvernement voulait être juste, se dirait-il,

s'il voulait tirer parti de cette augmentation de \$150 pour dédommager des inconvénients dont j'ai souffert pendant nombre d'années, il pourrait certainement le faire. Mais le Gouvernement déclare qu'il ne peut pas m'augmenter parce que je reçois les appointements les plus élevés de ma classe. Pourquoi donc ne m'a-t-on pas fait passer dans une classe supérieure? Le ministre dit que c'est parce que je ne méritais pas d'avancement. Je le nie absolument.

Avec le système qui a prévalu en ce pays, un homme des plus méritants—je ne parle pas des talents brillants qui peuvent surmonter tous les obstacles—mais le travailleur assidu qui remplit son devoir et ne tire pas constamment des ficelles, qui a de l'amour-propre, peut demeurer des années au sommet de sa classe—non parce qu'il ne mérite pas d'avancement, mais parce qu'il n'a pas assez d'influence pour en obtenir, parce qu'il se rebute et qu'il n'a pas un ami parmi les favoris pour plaider et faire triompher sa cause. Si notre loi sur le service civil, quant aux nominations et aux promotions, avait été appliquée par des commissaires habiles et consciencieux nous aurions pu croire, lorsqu'un commis n'aurait pas eu d'avancement, qu'il n'en méritait pas; mais nous ne pouvons pas dire cela, étant donné le système qui a prévalu dans le passé. On ne pourrait pas, non plus, l'affirmer dans l'autre cas, car lorsque deux milles fonctionnaires sont répartis en quatre classes, il y en a nécessairement quelques-uns—même parmi les méritants—qui n'ont pas la chance d'obtenir de l'avancement et qui se ressentent d'autant plus de l'insuffisance de leur rétribution et de la cherté de la vie et pour ceux-là, c'est un dédommagement de recevoir \$150. Pourtant, dans le présent cas, ils ne les recevront pas. Ils se ressentent de l'injustice, et ce sentiment devient plus aigu lorsqu'ils voient un employé nouveau placé au-dessus d'eux par le caprice du ministre, au moment où la loi nouvelle entre en vigueur, où elle vient d'être adoptée par le Parlement et devant lequel tout cela aurait dû être expliqué et qui aurait dû permettre d'accomplir toutes ces choses-là.

Qu'a fait le ministre de l'Intérieur? Un mois avant le 1er septembre, sans y être autorisé par le Parlement, lorsqu'il venait de quitter dans ces murs ses maîtres qui, seuls, peuvent voter les fonds, fixer les appointements et nommer ceux qui toucheront les plus gros traitements, le ministre s'est permis de faire passer 45 fonctionnaires dans la classe B et de déterminer le chiffre de leur rétribution—bien que ces fonctionnaires ne fissent pas partie de l'administration centrale. Il les a fait passer dans le service intérieur et leur a accordé des appointements s'élevant à plus de \$35,000, afin de les mettre dans le nouveau classement, le mois suivant. Le Parlement

n'en savait rien et n'en a jamais été informé. C'était une usurpation de ses pouvoirs, et je m'étonne que le premier ministre ait laissé faire pareille chose sous ses yeux sans protester. Il est de l'essence même de nos institutions que le Parlement soit consulté en ces matières. Le Parlement avait adopté une loi décrétant que certains employés des services extérieurs passeraient dans le service intérieur aux appointements qu'ils recevaient alors. Le Parlement avait adopté cette loi, connaissant le nombre de ces employés et le chiffre de leurs appointements et sachant de combien le personnel du service intérieur serait augmenté. La loi fut adoptée dans ces conditions-là. Mais trente jours avant sa mise en vigueur, un ministre se mit à l'œuvre, dresse arbitrairement une nouvelle liste de 45 employés, leur donne l'existence, fixe leurs appointements et endette l'Etat de \$35,000. C'était une usurpation de pouvoirs. Ce sont de semblables abus qui ont jadis fait passer le pouvoir des mains du roi aux mains du peuple, et des guerres sanglantes ont été livrées pour établir ce changement. Pourtant, aujourd'hui, il n'y a aucun combat sanglant, pas la moindre agitation parmi l'entourage du premier ministre. Ses partisans croient qu'un ministre a droit de créer 45 nouveaux employés, sans daigner demander l'autorisation du Parlement dont il sortait à peine. Je veux que le premier ministre prenne tout cela en considération. Je veux qu'il comprenne qu'il y a une injustice, que cette injustice aigrît les esprits et que ce sentiment a été envenimé par ces actes inutiles, arbitraires et inconstitutionnels.

Je n'ai rien à reprocher aux membres des deux services. Je ne les connais. Je parle du principe et je considère qu'une telle conduite est injuste. Je crois que le Gouvernement devrait faire de deux choses l'une, ou mettre les commis qui sont passés du service extérieur dans le service intérieur sur le même pied que ceux qui sont près d'atteindre le maximum, ou rogner sur les \$150 de ceux à qui on a donné une augmentation le jour ou le mois qui a précédé l'entrée en vigueur de la loi dans le dessein manifeste de les mettre sur un meilleur pied lors du nouveau classement, de même qu'on rogne sur l'augmentation des vieux employés afin que leurs appointements ne dépassent pas le maximum. Si, la veille du 1er septembre, un commis a reçu une augmentation de \$200, ce qui l'a fait entrer dans une classe où il peut monter de plus en plus haut, n'est-il pas juste, puisque vous diminuez les \$150 accordés au vieil employé qui est près du maximum, de faire entrer aussi en ligne de compte l'augmentation reçue par celui qui est passé du service extérieur dans le service intérieur la veille du jour où la loi

M. GEO. E. FOSTER.

est entré en vigueur? Si le Gouvernement ne trouve pas le moyen d'agir ainsi, qu'il fasse en sorte que celui qui est au maximum de sa classe ou peu s'en faut, qui a de bons états de service, obtienne sa part de dédommagement à même ces \$150 qui n'ont pas de raison d'être s'ils ne doivent pas servir à récompenser celui qui était insuffisamment rétribué et dont les frais d'existence étaient élevés.

Je remarque que la Colombie-Anglaise a adopté relativement au personnel administratif, un excellent système que j'ai tenté de faire prévaloir l'an dernier. On a adopté une loi du service civil dans cette province où la situation était la même qu'ici. On a établi des ordres et des classes, puis on a désigné des commissaires qui devaient désigner la classe et le rang auxquels les fonctionnaires appartiendraient. Ces fonctionnaires ont fait le classement et ils s'occupent maintenant d'établir le rang qui convient à chaque employé. J'ai reçu une lettre du directeur qui déclare que les commissaires n'ont pas eu de difficulté. Ces hommes d'affaires au courant du travail de bureau, surtout dans les bureaux publics prennent l'avis du sous-ministre et des employés supérieurs. Ils ont un questionnaire sous forme de tableaux qui embrassent tous les renseignements utiles à obtenir du sous-ministre. Celui-ci répond à toutes les questions. Son expérience lui vient en aide et il consulte les chefs responsables. De cette manière, on obtient un classement qui rend justice aux employés publics—ceux-ci le comprennent—et qui est fait d'une manière pratique. Si le classement à Ottawa avait été confié à une autorité semblable, nous n'aurions pas vu ce que nous avons vu l'autre jour dans la Chambre des communes et le personnel administratif ne croirait pas—comme il le croit, je le crains—qu'une injustice a été commise. Il nous faudra beaucoup de temps pour nous soustraire à des conséquences que nous aurions pu éviter.

Sir WILFRID LAURIER: Dans sa péroraison, mon honorable ami a déclaré que le sentiment qu'une injustice a été commise règne au sein du personnel administratif. Je ne puis admettre cette assertion. Lorsque la classification a été faite et que la politique qui est soumise au Parlement a été adoptée, le Gouvernement a pris la peine de se renseigner autant que possible, sur les sentiments des employés publics. Mon honorable ami dit qu'une fois ou deux nous avons reçu des délégués envoyés par les fonctionnaires de l'Etat. Ceux-ci ont formé une association. Nous lui avons soumis notre projet et, après l'avoir étudié, le comité de l'association a fait rapport qu'il était aussi satisfaisant qu'il pouvait l'être. J'ignore s'il plaît à tout le monde. Je ne le pense pas, mais j'ai lieu de croire et je

puis affirmer, après les assurances que nous avons reçues cette fois-là et dans d'autres circonstances, qu'il plaît à la plupart des employés publics. Il peut y avoir des mécontents, et j'en parlerai plus tard.

Mon honorable ami a dit qu'à la Colombie-Anglaise, la classification a été faite par une commission nommée à cette fin, et conformément à des règles posées d'avance. Je serais fort surpris si, même à la Colombie-Anglaise, lorsque la classification aura été terminée en conformité de ces règles établies d'avance, il n'y a pas quelqu'un qui soit mécontent. Dans une affaire de cette nature, il est impossible parfois d'établir des règles dont l'application n'offusquera personne. Mon honorable ami a fait aujourd'hui appel à mes sentiments, dans une autre occasion il m'a repris de m'être montré trop indulgent. Il m'a pris à parti pour ma manière d'agir à l'égard des employés civils disant non seulement que j'avais été trop tendre, mais encore que j'avais agi par des motifs peu convenables; il a dit qu'en acquiescant à la proposition de donner \$150 d'augmentation aux employés du service civil, j'étais mû, non par le désir d'améliorer le service, mais par le besoin d'obtenir la faveur de cette très importante classe d'électeurs de la ville d'Ottawa. Ce n'est plus cela qu'il dit aujourd'hui; il change de tactique, et dit que non-seulement il y a trente-cinq employés civils qui ne reçoivent aucune augmentation, mais encore un bon nombre qui ne reçoivent pas les \$150. Je le demande à mon honorable ami, si nous avons été mûs par le motif qu'il nous a attribué dans une précédente occasion, savoir de gagner la faveur des électeurs à Ottawa qui appartiennent au service civil, n'aurions-nous pas vu à faire donner quelque chose aux trente-cinq employés qui n'ont rien reçu, et à faire donner les \$150 à ceux qui ne les ont pas reçus? Mais, monsieur l'Orateur, bien que notre intention ait été de donner à chaque employé civil sa pleine mesure de justice, et d'assurer à chacun cette somme de \$150, nous nous sommes trouvés dans l'impossibilité, tant au point de vue pratique que logique, de donner à tous l'augmentation que nous aurions aimé leur faire avoir. Il s'en est trouvé trente-cinq qui ne pouvaient rien recevoir. Un grand nombre d'autres, et je ne saurais dire combien, ont reçu quelque chose mais ne se trouvaient pas dans le cas de recevoir la totalité des \$150. Et pourquoi cela? C'est que nous devons avoir une classification.

Je suis sûr que l'honorable député sera d'accord avec moi sur ce point. Et cette classification doit se faire en vue non pas de l'intérêt individuel des employés, mais en vue de l'efficacité du service. Nous avons partagé le service civil en classes, et chacune de ces classes, au nombre de

trois, à une première et une deuxième division. Ceci devrait se faire, non pour convenir à tel ou tel employé, mais pour assurer une plus grande efficacité du service. Si nous avons eu un tel système il y a des années, le service serait dans une meilleure position qu'il n'est, bien que tout de même il se trouve aujourd'hui dans une très bonne position, et c'est ce que chacun admettra, j'en suis sûr. Au reste, c'est là l'opinion que partage mon honorable ami puisqu'il se fait aujourd'hui l'avocat du service civil. Ce service pourrait encore être meilleur. Quelle est donc l'objection que soulève mon honorable ami? Une des objections qu'il présente est qu'avec la loi actuelle il est encore possible pour un ministre de faire à quelqu'un une faveur non méritée. Pourquoi avons-nous fait la loi du service civil? Précisément pour empêcher tout favoritisme; nous avons mis le service civil entre les mains d'une commission pour que tout le monde soit traité sur un pied d'égalité. Les membres actuels du cabinet sont hommes, et, comme tels, sujets à faiblir, encore que je les crois de très bons hommes. Et parce que, dans cette question comme dans bien d'autres, nous reconnaissons que nous sommes susceptibles de céder à la pression des amis, nous avons fait en sorte qu'à l'avenir nous ne pourrions plus nous trouver dans le cas d'obéir à de tels motifs. Aujourd'hui, le service va fonctionner mécaniquement, sans faveur pour personne. De quoi donc se plaignent aujourd'hui mes honorables amis? On dit que tel employé n'est pas aussi favorablement traité qu'un autre; que tel fonctionnaire dont les années de service sont moins nombreuses reçoit tout autant, peut-être plus, que tel de ces camarades qui compte un plus grand nombre d'années de services. Mais, monsieur l'Orateur, ceci n'est pas nouveau; c'est un principe aussi vieux que les Saintes Ecritures.

Est-ce que l'honorable député a oublié la conduite du Maître qui envoie les ouvriers travailler à sa vigne; les uns dès la première heure et les autres à la onzième heure; à leur retour du travail, lorsqu'ils viennent se faire payer, il s'en trouve un — peut-être était-ce l'honorable député de Toronto-nord; ou, si ce n'était pas lui, c'était dans tous les cas quelqu'un dont le caractère ressemblait fort à celui du député de Toronto-nord qui dit: Eh quoi, vous deviez me payer plus cher à moi qu'à cet autre, puisque j'ai travaillé depuis le point du jour, tandis que lui n'a commencé qu'à la onzième heure; et voici qu'il reçoit autant que moi. C'est là exactement ce que fait mon honorable ami. Mais le Maître reprend: Voici votre salaire, emportez-le, c'est tout ce que vous avez droit d'avoir. Que vous importe si quelque autre reçoit autant que vous? Voilà l'exemple que

nous avons essayé de suivre; nous nous sommes efforcés de faire justice à tous; et, bien qu'il se trouve, j'en suis sûr, des employés qui peut-être ne reçoivent pas autant que j'aimerais à leur faire avoir. Je ne parle pas comme premier ministre, mais peut-être le pourrais-je faire comme membre de la ville d'Ottawa, lorsque je dis que certains employés ne reçoivent pas autant que je le voudrais, et que ce serait mon plaisir, peut-être aussi mon profit, de leur donner davantage. Mais il faut bien qu'il y ait une règle qui s'applique à tout le monde. Quand on nous a dit que tel employé n'a pas reçu autant qu'il méritait, que devons-nous faire? Pour ma part, il n'y avait pas de remède à cela; nous avons à appliquer la règle que nous avions nous-mêmes posée, savoir que, si un employé a déjà le maximum de la classe à laquelle il appartient, il n'est pas possible de lui donner davantage. Nous sommes prêts cependant à réparer toute injustice qui nous aura été signalée, et je suis sûr que le ministre de l'Agriculture, qui est un homme bienveillant, sera trop heureux de le faire.

M. CROTHERS: L'honorable ministre de l'Agriculture à qui ce bill a été confié nous a dit au commencement de la session, ce qu'il a, je crois, répété aujourd'hui, que le total des augmentations de salaire que l'on propose d'accorder aux employés civils s'élève à une somme d'à peu près \$350,000. Ce n'est donc pas là une question de peu de conséquence; elle mérite au contraire d'être soigneusement étudiée.

Or, monsieur l'Orateur, je sais avec quelle facilité on se fait des amis par une large dépense des deniers publics, distribués avec libéralité, je dirai même avec prodigalité: je n'ignore pas non plus combien vite on soulève le mécontentement en élevant des objections contre une dépense comme celle que l'on propose ici. Lorsque, au début de la session, ont été mises à l'étude les prévisions budgétaires, il m'a paru que l'Etat rétribuerait très libéralement les employés civils d'Ottawa dans chacun des ministères. On me dit qu'il s'agit pour le moment des fonctionnaires du service intérieur, de ceux que l'on emploie dans les divers bureaux d'Ottawa. Comme je viens de le dire, il m'a paru dans le temps que l'administration traitait avec beaucoup de générosité cette catégorie d'employés civils. J'ai donné beaucoup d'attention à cette affaire au cours de la session, et je dois dire que ma conviction est demeurée la même savoir que, si par hasard les employés en petit nombre sont mal rétribués, d'autres en très grand nombre le sont très libéralement, et je suis absolument convaincu que la grande majorité sont trop payés. Je le dis en connaissance de cause et avec toute la mesure qui convient—eu égard au salaire que l'on paie ailleurs pour un travail de même na-

ture, eu égard aussi à la durée d'une journée de travail des employés civils, la pension qui les attend à leur sortie, et la sécurité que leur donne la permanence de leur situation. Il m'a paru tout d'abord que les bureaux étaient pourvus d'un personnel infiniment trop nombreux. Ceux des employés que l'on occupe dans les bureaux ici ne font que cinq heures par jour, peut-être moins que cela. J'ai eu occasion il y a quelques semaines de me présenter à certaine division d'un ministère; il était deux heures moins un quart de l'après-midi, et je supposais bien que j'allais trouver le bureau ouvert; mais non, les portes étaient closes et personne n'était encore revenu de son dîner.

J'ai pris un siège dans le corridor, où j'ai attendu jusqu'à deux heures et vingt minutes avant qu'arrivât l'employé de ce bureau. Tout ce temps-là j'ai vu passer des employés arrivant les uns seuls, d'autres par couples ou par demi-douzaines à la fois. Je ne saurais dire pendant combien de temps après deux heures et vingt cela s'est continué. Je demandai au gardien qui était dans le vestibule à quelle heure les employés se présentaient au bureau. Ils sont, m'a-t-il dit, censés venir ici à neuf heures et demi, mais il en vient jusqu'à dix heures. A quelle heure retournent-ils chez eux pour le dîner? A midi et demi. Quand sont-ils censés revenir? A deux heures, mais il continue d'en venir jusqu'à deux heures et demi. Et à quelle heure quittent-ils l'ouvrage dans l'après-midi? A quatre heures et demi. On voit par là que je ne commets aucune injustice en disant qu'ils ne font pas plus de cinq heures par jour. Or, je le demande aux honorables membres de cette Chambre, ne serait-il pas très raisonnable d'attendre de ces employés qu'ils fassent sept ou huit heures par jour, nous pourrions faire l'affaire avec six ou huit cents de moins. Deux hommes à huit heures par jour donneraient 16 heures d'ouvrage, pendant que trois travaillant 5 heures fournissent quinze heures d'ouvrage. Ainsi deux hommes à huit heures par jour vous donneront plus que trois à cinq heures par jour. En réduisant de 500 le nombre des employés—et je crois, consciencieusement, monsieur l'Orateur, que les divers bureaux de cette ville, formant le service intérieur, ont au moins 500 employés de plus qu'il ne faut. Je pense qu'en portant à sept le nombre des heures de travail, il resterait suffisamment d'employés pour l'ouvrage qu'il y a à faire dans ces bureaux. Cinq cents employés de moins à un salaire de \$1,000 chacun en moyenne, c'est un demi-million.

Mais la moyenne est beaucoup plus élevée que cela. Elle est de seize à dix-sept cents piastres. Avec cinq cents employés de moins, et je crois sincèrement que nous pourrions venir à bout de toute la beso-

gne avec cinq cents de moins, le pays sauverait un demi-million de dollars au moins. Après cela monsieur l'Orateur, je veux bien comme d'ailleurs chacun de nous ici y est, j'en suis sûr, tout disposé, que nos employés reçoivent la juste rétribution des services qu'ils rendent au pays. Je sais parfaitement que personne ne voudrait obtenir les services de l'un quelconque de nos employés publics sans lui donner en retour une juste rémunération; mais je crois, et je le dis en connaissance de cause, que le service intérieur à Ottawa est payé 50 p. 100 plus cher que ne le sont au dehors les employés du commerce ou de l'industrie. J'ai fait un état basé sur les données budgétaires qui nous ont été présentées au commencement de la session. Avec votre permission, monsieur l'Orateur j'appellerai l'attention de la Chambre sur les chiffres qui ressortent de cet état.

A commencer par les sous-ministres, nous en avons un qui reçoit \$8,000 de traitement, \$1,000 de plus que le ministre. La Chambre fut saisie, deux ou trois ans passés, de la question de déterminer le traitement des juges, et le traitement du juge en chef de la cour d'appel d'Ontario fut fixé à \$8,000. Les juges en chef des différentes divisions de la cour suprême en Ontario reçoivent seulement \$8,000. Nous avons un sous-ministre au traitement de \$8,000 par année.

L'hon. M. GRAHAM: Sans vouloir interrompre l'honorable député, il n'est que juste de dire que ce sous-ministre est en même temps l'ingénieur en chef, qu'il cumule les deux emplois, et qu'il gagne beaucoup plus en sa qualité d'ingénieur seulement, que le traitement que nous lui payons pour les deux emplois.

M. CROTHERS: Ce n'est pas une excuse, même s'il cumulait cinq ou six emplois. Il ne fait qu'une certaine somme de travail dans un temps déterminé, et quand il travaille à un office, il ne travaille pas à l'autre. Ce sous-ministre reçoit \$8,000. Un autre reçoit \$7,000 et un autre \$6,000. Nous en avons seize, tous du rang de sous-ministre, à \$5,000 chacun. Nous passons ensuite à la division suivante de celle de député-ministre et dans cette division, plusieurs des fonctionnaires ont déjà atteint le maximum de leur traitement, plusieurs autres n'en sont encore qu'au minimum, tandis que d'autres encore reçoivent la moyenne. Des 3,000 fonctionnaires ou commis, je trouve, sans juger des mérites de chaque cas particulier, que 98 ont droit à \$4,000 chacun dans les divers départements. C'est le maximum de leur classe, dont le traitement varie entre \$2,800 et \$4,000. Dans la classe suivante, où le traitement varie entre \$2,100 et \$2,800, il y en a 181. Dans la classe dont le traitement est de \$1,600 à \$2,100, j'en compte 356. Il y en a 813 dans la classe de \$800 à \$1,600, et 504 dans la classe suivante, dont

le traitement va de \$900 à \$1,200. Je vois par la loi de l'année dernière modifiant la loi du service civil, que les fonctions de cette dernière classe sont le travail de copiste et de routine. Avez-vous jamais vu ailleurs que dans le service civil des copistes qui reçoivent \$1,200 par année de traitement? Dans la classe suivante, \$500 à \$800, j'en compte 745. Voici comment ces employés sont répartis entre les départements:

Département.	Nombre	Moyenne
	d'em-	du trai-
	ployés.	tement.
Bureau du Gouverneur général.	6	\$2,283
Conseil privé.	15	2,427
Justice.	25	2,712
Cour suprême.	12	1,983
Cour d'échiquier.	4	2,500
Police fédérale.	2	2,800
Milice et Défence.	89	1,491
Secrétaire d'Etat.	30	2,003
Imprimerie de l'Etat.	60	1,483
Intérieur.	655	1,515
Affaires indiennes.	66	1,801
Gendarmerie à cheval.	8	2,450
Bureau de l'auditeur général.	70	1,620
Finances.	86	1,355
Douanes.	170	1,637
Revenu de l'intérieur.	39	1,636
Laboratoire du Revenu de l'intérieur.	11	1,600
Division de l'ingénieur électricien en chef.	6	1,600
Revenu de l'intérieur, Poids et Mesures.	3	2,000
Entrepôt de l'alcool de bois.	2	1,650
Département de l'Agriculture.	257	1,483
Marine et Pêcheries.	163	1,683
Chemins de fer et Canaux.	90	1,730
Travaux publics.	226	1,671
Département des Mines.	8	2,212
Division des mines.	16	2,131
Commission géologique.	61	1,964
Département des Postes.	435	1,234
Commerce et Industrie.	18	1,733
Division des rentes viagères.	7	1,671
Travail.	17	1,788
Surintendant des assurances.	13	2,107
Commission du service civil.	79	2,201
Législation.	79	2,201

La moyenne générale est \$1,677. Je veux que l'on sache que cette moyenne est basée sur le maximum du traitement. La commission du service civil a prié le directeur du bureau du recensement de lui préparer des tableaux montrant la moyenne des salaires payés aux gérants et aux commis dans les divers établissements industriels du pays, et je vois que la moyenne du salaire pour tout le Canada était en 1906 de \$916 pour les hommes et \$360 pour les femmes, soit une moyenne de \$638 pour les deux sexes. La moyenne parmi le personnel du service civil est \$1,677. Dans la Colombie-Anglaise, la moyenne pour cette catégorie d'employés était \$826; au Manitoba, \$749; au Nouveau-Brunswick, \$554; dans la Nouvelle-Ecosse, \$523; dans l'Ontario, \$641; dans la province de Québec, \$639; dans l'île du Prince-Edouard, \$637, et dans les territoires du Nord-Ouest, \$713.

J'ai ici la liste du service civil pour l'année dernière, et je vois à la page 26 qu'à la même date, le 1er janvier 1906, dix nouveaux commis, la plupart des femmes, ont été engagés au traitement de \$700. Je suppose qu'ils reçoivent maintenant \$900. Songez aux aptitudes de ces employés, et comparez leur traitement avec celui que reçoivent par exemple les instituteurs dans les écoles publiques d'Ontario et vous verrez que nulle part ailleurs les employés sont aussi grassement rémunérés qu'ils le sont par cette administration.

Voyons ce qui se passe dans le département des Postes. En classant le sous-ministre dans une catégorie, les premiers commis dans une autre, les commis de première classe dans une autre, les commis de deuxième classe dans une autre, il y avait, l'année dernière, dans cette quatrième catégorie 48 fonctionnaires, dont plusieurs recevaient jusqu'à \$1,500 par année. Trouvez-moi une autre institution dans le pays où des employés travaillent cinq heures par jour, jouissent d'un emploi permanent, recevront plus tard une pension, et dont ceux qui tiennent le quatrième rang reçoivent de \$1,200 à \$1,500 par années.

Dans la cinquième catégorie, la suivante, nous avons 30 employés qui reçoivent \$1,100 par année, et 158, de \$700 à \$1,000. De même dans tous les départements, les fonctionnaires touchent de forts salaires. Prenons le département des Affaires indiennes, à la page 228 du rapport, nous y trouvons 7 premiers commis, et 6 commis de première classe, de même que 11 commis de deuxième classe dont le traitement est de \$1,450 en descendant jusqu'à \$1,250. Ces derniers sont en réalité des commis de quatrième classe, et ils reçoivent de \$1,250 à \$1,450, avec, cette année, \$100 de plus, je suppose, ce qui porte leur maximum à \$1,550.

Puis, nous avons la deuxième classe cadette, dont les membres sont payés à \$1,100 en descendant jusqu'à \$800, le minimum. Un grand nombre sont de jeunes demoiselles, très estimables, je n'en doute pas. Je dois dire ici que je n'ai rien à dire contre aucun membre du personnel, du moins contre ceux que j'ai eu occasion de rencontrer au cours de la présente session. Je les ai tous trouvés polis et empressés, comme il convient. Je n'ai rien à leur reprocher, et je ne propose pas de réduire leur traitement, mais je dis qu'ils sont grassement rémunérés, et qu'un grand nombre le sont scandaleusement en proportion de ce que les autres reçoivent en dehors du service civil. Le juge en chef d'Ontario reçoit \$6,000, les juges de la cour de comté reçoivent, dans bien des cas, moins de \$3,000; le principal de l'école normale d'Ottawa, qui occupe une si importante position, dans une ville où l'existence est dispen-

M. T. W. CROTHERS.

dieuse, ne reçoit que \$3,000 par année. Le principal du Collegiate Institute reçoit le même traitement; les instituteurs dans les écoles publiques d'Ontario reçoivent une moyenne de \$500 à \$600 par année seulement, tandis que nous payons ici les forts traitements que j'ai indiqués.

Je suis allé dans plusieurs départements, et j'ai demandé ce que faisait celui-ci ou celui-là. On me faisait réponse qu'il actionnait un dactylographe, qu'il classait des documents, et plusieurs d'entre eux sont payés de \$1,100 à \$1,300 par année. Or, nous savons tous combien ces services valent ailleurs. Je dis sans crainte d'être contredit que ces traitements sont de 100 p. 100 plus élevés que ceux que l'on paye à Toronto pour les mêmes services. Je le répète, je sais qu'il est facile de se faire des amis en se montrant généreux avec l'argent des autres, et je sais qu'il est tout aussi facile de se créer des ennemis en s'opposant à une mesure de ce genre. Mais, il vient un temps où l'homme doit écouter le cri de sa conscience; il vient un temps où l'homme public doit écouter sa conscience, quand elle lui dicte son devoir, et c'est en une occasion comme celle-ci que j'ai cru devoir prendre l'attitude que j'ai prise, et qui me concerne personnellement. Je sais que d'autres honorables députés ne partagent pas mon opinion, mais après une étude sérieuse de cette question, j'en suis venu à la conclusion que le personnel de tous les départements à Ottawa est honteusement exagéré sous le rapport du nombre, et qu'il serait possible d'expédier tout l'ouvrage, si les fonctionnaires travaillaient raisonnablement, disons sept heures par jour, avec 500 personnes de moins, ce qui effectuerait une économie d'environ un demi-million par année. Je suis convaincu que le personnel du service civil à Ottawa est généreusement rémunéré et même trop dans certains cas. C'est mon opinion, et j'ai cru qu'il était de mon devoir de le dire, bien que je sache que d'autres ne pensent pas comme moi.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour le 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

La séance du comité, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.

Reprise de la séance.

Sur l'article 1er—(augmentation de \$150).

L'hon. M. FOSTER: Cet article vous autorise à accorder une augmentation de \$150. Le ministre pourrait-il nous dire quelle augmentation était prévue dans le projet de loi de l'année dernière?

L'hon. M. FISHER: L'augmentation d'après la classification se montait à \$35,838. Lorsque le projet fut déposé, l'aug-

mentation spéciale anticipée était de \$346,395. Ces deux montants représenteraient un total de \$382,333, mais nous pouvons en déduire \$2,200, car des mortalités se sont produites depuis, et quelques employés ont atteint par l'effet de la loi le maximum de leur traitement.

M. TURRIFF: Le Gouvernement a-t-il réglé la question que j'ai soulevée lors du dépôt de ce projet de loi, c'est-à-dire l'uniformité des heures de travail dans les départements? Dans certains départements, on travaille de 9 heures du matin à 5 heures de l'après-midi; dans la plupart, les heures sont de 9.30 heures à 4.30 heures, et dans d'autres, on ne travaille que de 10 heures à 4 heures, avec l'heure habituelle pour luncher. Ces différences donnaient lieu à bien des récriminations quand j'étais au service de l'Etat. Dans un certain département, les employés arrivaient à 9.30 heures et travaillaient jusqu'à 5 heures, tandis qu'à la porte voisine, les employés arrivaient à 10 heures et s'en allaient à 4 heures. Je proposerais maintenant, vu que nous accordons cette généreuse augmentation, à laquelle je ne m'oppose pas, que des heures uniformes soient fixées, soit dans la loi soit autrement, indépendamment de la volonté du ministre, du sous-ministre, ou du premier commis.

L'hon. M. FISHER: La question des heures de travail a toujours été réglée par décret du conseil. Je ne crois pas que le Gouvernement actuel ait adopté aucun arrêté en conseil depuis qu'il est au pouvoir. Je crois que le décret qui existe est général. Les différences dont on a parlé sont simplement dans les règlements particuliers de chaque département, qui peuvent peut-être en certains cas venir en conflit avec le décret du conseil. Je comprends parfaitement les difficultés qui peuvent résulter du défaut d'uniformité. Même dans mon propre département j'ai découvert que dans certains bureaux les heures de travail étaient plus longues que dans d'autres et je les ai rendues uniformes dans tous les bureaux. Je ne puis pas dire de mémoire dans quel département ou travaille le plus ou le moins longtemps, mais je crois que la règle générale est de 9.30 à 4 heures.

M. TURRIFF: Je conviens avec le ministre que dans la majorité des cas les heures de travail sont de 9.30 à 4 heures, mais dans certains départements on travaille de 9.30 à 4.30 ou 5 heures. Dans le département de l'Intérieur pendant une partie de l'année les employés travaillent jusqu'à 5 heures et dans d'autres jusqu'à 4.30 heures. Mais dans un ou deux départements les employés arrivent à 10 heures et partent à 4 heures, ce qui cause du mécontentement ailleurs. Ce serait une chose bien simple pour le cabinet que de faire un décret s'il

n'y en a pas déjà, obligeant tous les employés à se tenir à leurs bureaux entre certaines heures et je crois que ce ne serait pas trop exiger que de fixer 9.30 à 5 heures. Ce ne seraient pas de trop longues heures. Travailler seulement de 10 heures à 4 heures et prendre 1 heure ou 1.30 heure le midi pour le dîner n'est pas une journée de travail suffisante. Un employé a à peine le temps de se mettre au travail. Le système actuel est loin d'être satisfaisant.

M. SPROULE: Ce serait une amélioration si tous les commis d'un département quittaient le bureau à la même heure pour le lunch. Le système actuel est très mauvais et est cause de beaucoup d'inconvénients pour les membres du Parlement. Les bureaux sont à peine ouverts à 10 heures, et les comités de la Chambre se réunissent à 10.30 ou 11 heures. Lorsque les comités terminent leur séance, quelques-uns des employés dans les départements sont allés à leur lunch, et il arrive très souvent que l'on a besoin d'avoir certains documents qui sont en la possession de commis qui ne sont pas à leur poste, de sorte qu'il est pratiquement impossible de rien conclure avant que le fonctionnaire soit revenu à son bureau. La Chambre s'assemble à 3 heures, et les affaires courantes prennent le temps jusqu'à 4 heures; or à cette heure là les bureaux publics se ferment. Il est donc très difficile pour un député d'avoir des renseignements ou de régler des affaires avec un département, et il est obligé bien souvent de faire deux ou trois voyages pour régler une question qui aurait pu l'être en quinze minutes.

L'hon. M. FISHER: J'admets que dans mon département j'exige qu'un bureau ne reste jamais sans commis pour répondre, de sorte que si quelqu'un désire avoir des renseignements, le commis qui est dans le bureau peut en prendre note et faire envoyer par le chef du bureau le renseignement à la personne qui le demande. Règle générale, les commis en chef qui sont à la tête d'un service ne signent pas le livre de présence, on les suppose hommes d'assez de confiance pour se rendre à leur travail aux heures nécessaires. Ce sont eux généralement qui sont obligés de rester le plus longtemps à leurs bureaux, et les commis ordinaires, qui n'ont aucune responsabilité spéciale, peuvent quitter le bureau juste à l'heure de la fermeture. Je crois pouvoir dire que très peu de premiers commis dans mon département quittent leurs bureaux à 4 heures de l'après-midi, et je crois qu'ils sont tous rendus à leur poste à 9.30 du matin. Je sais que dans le département des Postes, tous les commis partent pour leur lunch et en reviennent à la même heure et pendant ce temps il ne reste personne dans le département.

Si la Chambre croit que cela vaut mieux, je suis bien prêt à adopter ce plan, mais j'ai pensé qu'il valait mieux de toujours tenir le bureau ouvert, afin que ceux qui viennent à Ottawa par affaires officielles soient certains de trouver quelqu'un dans les bureaux à toutes heures de la journée.

M. SPROULE: A quoi sert de tenir le bureau ouvert si vous ne pouvez régler aucune affaire? Il est possible qu'un commis ait besoin d'un dossier qui est dans un autre bureau qui est fermé. Je sais que plusieurs commis font de longues journées mais, je ne crois pas que ce soit la règle.

L'hon. M. FOSTER: Que demande le premier article:

Le Gouverneur en conseil, sur la proposition du chef du département, basée sur un rapport du sous-ministre peut accorder à tout fonctionnaire....

Que faut-il pour que ce fonctionnaire obtienne une augmentation? Il faut évidemment qu'il soit mentionné favorablement dans le rapport. Comment procède le sous-ministre?

L'hon. M. FISHER: En premier lieu le sous-ministre doit faire une liste de ceux qui ont droit à l'augmentation en vertu des dispositions de la loi, en fixant les traitements respectifs qui, ainsi que mon honorable ami le sait, varient beaucoup. Cela ne peut être connu que du conseil qui décide la question sur le rapport du sous-ministre fait au ministre et approuvé par celui-ci. C'est une question de pure routine mais qui est nécessaire avant que le conseil puisse voter un décret pour un département quelconque.

L'hon. M. FOSTER: Cet article est de pure routine.

L'hon. M. FISHER: Oui. J'ajouterai que cette loi est basée en grande partie sur les propositions de la commission du service civil qui a fait rapport sur la situation du service civil ici à Ottawa, rapport qui a provoqué la loi que nous avons adoptée l'année dernière et celle de cette année. Le rapport propose de donner une augmentation de traitements aux employés de mérite. C'est-à-dire à ceux qui ne sont pas trop payés et dont la conduite et les aptitudes, etc., sont bonnes. A mon avis cet article veut dire que tous les fonctionnaires recevront l'augmentation à laquelle la loi leur donne droit. Il est possible qu'un commis soit trop payé pour l'ouvrage qu'il fait, ou qu'il le fasse mal, mais qu'il n'ait jamais commis aucune faute méritant sa destitution, surtout s'il se trouve sur la liste des retraites, alors ce commis ne doit pas recevoir d'augmentation. Mais je crois que les cas de ce genre sont rares et éloignés. Pour qu'un sous-ministre fasse un rapport contre l'augmentation d'un employé il faut

M. S. A. FISHER.

qu'il ait de très fortes raisons. Le cas peut cependant se présenter, cet article est rédigé de telle façon que le sous-ministre ne soit pas absolument obligé de demander l'augmentation pour tous les commis de son département, bons, mauvais ou entre les deux, et conséquemment le ministre n'est pas obligé de demander au conseil d'accorder l'augmentation, et ni le conseil obligé de la voter. C'est ainsi que je comprends l'article.

L'hon. M. FOSTER: A mon avis l'article dépasse ou n'atteint pas le but. Si l'on ne veut pas tenir compte de la conduite, des aptitudes, du traitement trop élevé, mais simplement de pourvoir à un moyen mécanique, cet article suffit. Mais si le ministre veut donner à son sous-ministre un pouvoir discrétionnaire, lui permettant d'accorder ou refuser, tout en observant les conditions mécaniques, et de dire si un commis n'a pas péché en quelque façon, s'il le croit assez rémunéré ou qu'il constate que ce commis ayant reçu déjà une augmentation de peut-être \$400, \$500 ou \$600 sur un salaire déjà raisonnable, et croit qu'on ne doit pas lui accorder celle de \$150. Si toutes ces choses sont prises en considération, nous devrions aller plus loin et donner au sous-ministre une certaine latitude, car je crois qu'autrement il ne se donnera guère d'autre peine que de se conformer aux conditions mécaniques. Je voudrais qu'on établisse une surveillance, que la commission contresigné le rapport du sous-ministre à l'égard d'un fonctionnaire, c'est-à-dire qu'elle l'approuvât. Voilà ce qu'il faudrait faire si la Chambre ne veut pas se contenter de conditions simplement mécaniques.

L'hon. M. FISHER: Pour ma part je considère que cet article signifie absolument que les augmentations annuelles se donneront de la même manière qu'autrefois.

L'hon. M. FOSTER: C'est-à-dire que le sous-ministre reste libre.

L'hon. M. FISHER: Oui, il a le choix. Mais l'honorable député (M. Foster) sait aussi bien que moi que dans la pratique, à moins qu'il n'y ait des griefs sérieux contre l'état ou la conduite d'un fonctionnaire, l'augmentation annuelle était toujours accordée. Mon honorable ami se rappellera que le Gouvernement actuel a essayé un jour d'agir différemment, et ne donner l'augmentation annuelle que lorsque le fonctionnaire la méritait absolument.

L'hon. M. FOSTER: Ou, pour être plus exact, elles furent entièrement supprimées.

L'hon. M. FISHER: Entièrement supprimées, à moins qu'un rapport favorable ne fût fait; alors l'augmentation était accordée.

L'hon. M. FOSTER: Dans quelques départements les augmentations ont été entièrement supprimées pendant des années.

L'hon. M. FISHER: Parce qu'aucun rapport favorable n'était fait; mais il y avait entente entre les membres du Gouvernement, et je crois que la chose a été expliquée à la Chambre, à l'effet qu'aucune augmentation régulière n'était accordée à moins que le sous-ministre n'apportât de fortes raisons pour la donner à un commis. On est revenu à l'ancien système, parce que, je l'avoue franchement, nous avons constaté que l'innovation n'était pas pratique et ne pouvait pas être considérée comme chose toute naturelle, à moins qu'il n'y eût quelques griefs sérieux contre un commis. D'après moi, l'article en discussion revient absolument à cela. L'employé est sujet aux restrictions de la loi, mais il obtiendra son augmentation annuelle à moins qu'il n'y ait un rapport sérieux contre lui, et je crois que l'intention de la loi est de laisser le soin de faire ce rapport au sous-ministre qui connaît plus intimement le caractère, la conduite et les aptitudes de chaque employé dans son département. Je ne crois pas qu'il y ait dans les départements une personne aussi en état de porter ce jugement que le sous-ministre et je ne voudrais pas lui enlever ce pouvoir.

L'hon. M. FOSTER: Le grand défaut de la loi du service civil a été dans le passé, le même défaut existe encore aujourd'hui et il faudrait y remédier—le manque d'uniformité. Au lieu d'appliquer un principe uniforme dans tous les départements, chaque département a jusqu'à un certain point une loi en propre. Tout dépend beaucoup du sous-ministre. Si c'est un homme laborieux, soigneux et consciencieux, il entrera dans les détails et on ne lui passera rien.

Mais si le sous-ministre est compère et compagnon avec ses subordonnés, tenant à se populariser au ministère, et se souciant fort peu de ce qu'on penserait, tout est permis. Puis, l'exemple du relâchement régissant au ministère porte ses fruits ailleurs, et le sous-ministre soigneux et scrupuleux a bientôt tiré la conclusion: "A quoi bon se rendre impopulaire dans son département, alors que nos congénères se gênent si peu!" Voilà le vice fondamental de l'administration publique. Je l'espère donc sincèrement, de façon ou d'autre, je suppose et avec légitime coopération du Gouvernement; les règlements adoptés relativement aux heures de travail, le traitement des différentes catégories d'employés qu'on vient détablir, seront obligatoires dans chaque ministère, de sorte qu'on ne tolérera plus qu'un ministère viole impunément la loi, tandis que dans un autre service, on la respecte scrupuleusement. Je connais la situation du passé à cet égard et la situation actuelle.

Puisque la question est en discussion et eu égard aux observations présentées par le député d'Elgin-ouest (M. Crothers), je désire formuler quelques remarques, pour exprimer ma conviction,—sans toutefois prétendre à l'infaillibilité,—conviction qui à mes yeux, repose sur une base inattaquable: qu'on adopte un bon système commercial, en cherchant à éviter autant que possible de doubler le personnel pour les mêmes emplois, comme le ferait tout homme d'affaires entendu, en exerçant la surveillance voulue, en tenant strictement aux heures réglementaires et à ce que chacun travaille durant ces heures, et alors la besogne d'aujourd'hui pourrait s'effectuer, avec un millier d'employés de moins. Je suis parfaitement convaincu de la chose. Mon collègue (M. Crothers) dit qu'on pourrait supprimer cinq cents employés. A mon avis, on pourrait en supprimer mille, si l'ouvrage était bien coordonné et bien systématisé et si on avait soin d'éliminer entièrement ce système fatal aux départements, cette multiplication inutile d'employés.

D'ailleurs, on n'y réussira jamais, tant qu'il n'existera pas une organisation centrale chargée de veiller à l'application de ces principes dans chaque département. Parmi les sous-ministres, il en est qui n'effectueraient jamais cette réforme, à moins qu'ils n'y soient forcés et parmi les principaux fonctionnaires, il s'en trouve aussi qui ne se soumettront à ce régime que lorsqu'ils y seront forcés par le règlement et la discipline. J'ai toujours demandé une rémunération généreuse pour les employés de l'Etat et je n'ai cessé d'élever la voix en ce sens au cours de tous ces débats. J'ai toujours préconisé ce système, depuis j'ai commencé à étudier la question des services administratifs. Je suis partisan d'une organisation administrative basée sur le mérite et l'expérience, acquise dès l'entrée dans la carrière jusqu'à ce qu'on ait atteint le dernier échelon, ce principe devant être appliqué tant dans le recrutement du personnel appelé au service que dans l'avancement aux grades supérieurs. Ce principe une fois adopté et grâce à une généreuse rémunération, le Gouvernement et le Parlement qui lui est supérieur, ont le droit de veiller à ce qu'on applique ici les méthodes consacrées dans le monde commercial et à ce qu'on évite toute multiplication inutile d'employés tout travail inutile, toute oiseveté ou manque d'assiduité. J'en suis convaincu, grâce à la commission déjà créée, grâce aux principes établis jusqu'ici et aux améliorations qu'il est possible d'apporter dans l'application de ces principes, notre personnel administratif dans son ensemble pourra favorablement soutenir la comparaison avec les administrations publiques dans le monde entier. Car, je le répète, on parera facilement à toutes

les difficultés, en établissant l'uniformité dans la gestion du ministère, en évitant l'inutile multiplication des emplois et du personnel des bureaux. Je tiens à prêter mon appui à mon collègue et voisin, dans l'attitude qu'il a prise et à corroborer ce qu'il a dit, en donnant le résultat de mes observations depuis nombre d'années, ainsi que le fruit de mon expérience au service d'un département pendant nombre d'années. Si l'on veut que les sous-ministres tiennent compte des conditions mentionnées, il faudrait insérer dans ce texte une disposition leur attribuant cette faculté et autorisant la commission à veiller à l'exécution de la chose.

L'hon. M. FISHER: En réponse aux observations de l'honorable député, je dois l'avouer, je m'explique difficilement que la commission puisse mieux s'acquitter de la besogne que les sous-ministres eux-mêmes. Les sous-ministres sont en relations intimes avec les commis attachés à leurs départements et pour la plupart, ces sous-ministres comptent nombre d'années d'expérience au cours desquelles ils ont pu accumuler des observations au sujet du personnel administratif. Mais si je ne me trompe, et c'est là ce que vise la loi à l'étude, l'employé doit obtenir l'augmentation qui lui est attribuée subordonnement aux restrictions apportées par la loi en discussion, à moins qu'il n'y ait lieu de lui refuser cette augmentation; et si le sous-ministre décide que tel fonctionnaire n'a pas mérité cette augmentation, il est tenu de dresser un rapport dans lequel il motive son opinion à cet égard; ce rapport sera soumis au ministre qui le déposera devant ses collègues, tout comme cela s'est fait pour la répartition des augmentations statutaires.

Quant aux observations formulées par l'honorable député au sujet de la situation des services administratifs, je n'ai absolument rien à redire. Nous avons tous deux bénéficié de notre expérience et de nos observations. Une des tâches les plus difficiles et les plus ingrates qui soient confiées à un fonctionnaire, c'est de faire travailler ses subordonnés. C'est là le devoir qui incombe aux fonctionnaires d'ordre supérieur et en dernière analyse, au sous-ministre. Le ministre peut sans doute réussir à communiquer à ses fonctionnaires quelque parcelle de l'esprit de dévouement qui l'anime lui-même. Mais on ne saurait guère exiger du ministre qu'il se prête à tous ces détails. Il a d'autres devoirs de plus haute importance à remplir et c'est au sous-ministre qu'incombent la gestion du ministère et les devoirs mentionnés par l'honorable député. Le sous-ministre est tenu de veiller à ce que les chefs de bureaux et les autres fonctionnaires supérieurs remplissent leurs devoirs et à ce que leur zèle ne se ralentisse point. Ces fonc-

M. G. E. FOSTER

tionnaires, à leur tour, sont tenus de stimuler leurs subordonnés et de tenir à ce qu'ils fassent leur devoir.

La question de discipline est hérissée de difficultés, l'honorable député ne l'ignore pas. Comme résultat de la loi adoptée à la session dernière, je compte et j'espère qu'il s'effectuera une grande réforme à cet égard dans les différents services. Par le passé, on le sait, lorsqu'un employé attaché au service comptait quelque protecteur puissant en haut-lieu, c'est à ce dernier qu'il avait recours, lorsqu'il se trouvait dans l'embarras ou en posture délicate vis-à-vis de ses supérieurs. Par le passé, j'ai rencontré pareilles difficultés et mon honorable ami s'y est sans doute heurté, au cours de sa carrière administrative. Je le répète, cela n'importe guère. Quelquefois j'ai réussi et je ne saurais affirmer que je n'aie pas échoué parfois. Mais sous ce nouveau régime, cette difficulté est presque entièrement, sinon absolument éliminée du service public. Ceux qui seront admis au service de l'Etat le devront à leur propre mérite; l'avancement s'accordera également au mérite et pour cette raison-là même, le niveau des services administratifs sera sensiblement relevé; ajoutons que, grâce aux concours établis, les fonctionnaires se recruteront parmi les sujets d'élite et il s'opérera sans doute une réforme dans le personnel des administrations centrales, non seulement au point de vue de la moralité et de la conscience du devoir, mais encore au point de vue des aptitudes réelles et des connaissances. Cependant, reste toujours la difficulté de veiller à ce que le personnel des différents services demeure à la hauteur de sa tâche.

C'est là aussi ce que constatent les patrons à l'égard de leurs employés. Les patrons y veillent davantage parce que le succès et les bénéfices de leur exploitation dépendent de cette perfection du travail des employés. Quand il s'agit des services administratifs, cet aiguillon manque et cependant je connais un grand nombre d'hommes consciencieux qui font l'impossible, déploient tous leurs efforts et s'imposent même un surcroît de travail, plutôt que de rejeter leur tâche sur les autres. C'est là un embarras et une difficulté qu'il deviendra bien difficile de surmonter. J'ai essayé de vaincre la difficulté signalée par l'honorable député, j'entends le manque d'uniformité et je crois y avoir réussi, dans une certaine mesure.

Je ne sache pas que nous puissions tout réformer d'un seul coup; mais dans la loi adoptée l'an dernier nous avons inscrit une disposition portant que le ministre peut inviter la commission à faire l'examen de son ministère et à dresser un rapport sur son organisation, sa classification et son œuvre. J'espère qu'en temps et lieu, la commission sera en mesure d'appliquer cette disposition. Jusqu'aujourd'hui, la

commission a dû consacrer tous ses instants à l'organisation de ses bureaux, à sa propre besogne ainsi qu'à la préparation des premiers examens. Une fois ce travail accompli et quand tout le mécanisme fonctionnera bien, les commissaires auront plus de loisirs et sans doute ils seront appelés à faire œuvre de ce genre. Cette disposition est une innovation qui n'a jamais figuré jusqu'ici dans le statut, et si on en fait l'application, nous serons en mesure d'obtenir des rapports qui tendront à l'établissement de l'uniformité dans les différents ministères et ces rapports, je l'espère, seront suivis de l'initiative voulue.

Sur l'article 2 :

Les augmentations résultant de l'organisation et de la classification, compensent l'augmentation accordée sous l'empire de la présente loi.

L'hon. M. FOSTER: Cet article affirme en un cas ce que je désirerai voir affirmer dans l'autre. Il déclare que si un fonctionnaire permanent, entré au service sous l'ancien régime de la loi du service public, obtient, par suite de l'organisation une augmentation de traitement disons de \$100, il ne touchera pas cette somme de \$150, mais qu'on lui paiera \$150, moins les \$100 qu'il a obtenus. Cette disposition repose sur l'idée que cette somme de \$150 est accordée à titre de compensation, et cette somme ne doit pas être versée dans son intégralité à l'employé en question, parce qu'il a déjà reçu, dans une certaine mesure, une indemnité, par suite du relèvement de son traitement. Il a reçu une somme supplémentaire de \$100, par suite de la modification apportée à la classification, et ainsi il faut défalquer \$100 de l'augmentation en bloc de \$150. Sans doute, à mon avis les autres fonctionnaires devraient être l'objet du même traitement. Antérieurement au premier septembre 1908, l'autre fonctionnaire a reçu une augmentation de traitement, non pas en vertu de la loi en disposition, mais, de par la volonté du ministre, et à coup sûr il faudrait tenir compte de ce fait dans le paiement de \$150, surtout lorsqu'il s'agit d'un relèvement important de traitement.

A mon avis, il ne faudrait pas tenir compte des augmentations prévues par le statut et accordées légalement au personnel des administrations centrales, en tant qu'on aurait pu les accorder au personnel des services extérieurs; je ne ferais pas pareille défalcation. Mais il faudrait tenir compte de toute autre augmentation, en faisant l'octroi des \$150. Dans le ministère de l'Intérieur, 504 employés ont été recrutés dans le service extérieur et sur ce nombre 200 à peu près ont bénéficié d'augmentations au chiffre global de \$50,000, et cela quelques heures avant le 1er septembre. Or, tout à côté de ceux-là figurent

les commis qui étaient déjà attachés au service intérieur. Ces deux catégories sont sous la direction du même ministre. L'ancien employé attaché au service intérieur a subi son examen, a passé par les différents cadres, s'est fidèlement acquitté de ses devoirs, et tout à côté de ce fonctionnaire voici qu'on recrute dans le service extérieur un fonctionnaire qui n'a jamais subi l'examen exigé par la loi du service civil, bien qu'il puisse être, je l'avoue, tout aussi méritant; or, il a touché \$400 d'augmentation, et vous le faites bénéficier de cette indemnité de \$150 dans son intégralité, tandis que vous déduisez des \$150 l'augmentation que l'autre employé a pu recevoir. Je l'avoue franchement, dans les services extérieurs il s'est sans doute rencontré quelques hommes d'éminentes capacités ne recevant qu'une rémunération tout à fait insuffisante, et le ministre peut se croire autorisé à relever le chiffre du traitement de ces employés.

Mais en réalité la chose a été faite à tort et à travers, et de jeunes employés sans expérience, ont reçu d'un coup de forts traitements par suite de grandes augmentations qu'on leur a accordé pour une raison ou pour une autre. Je voudrais voir appliquer la mesure suivante de justice: dans le cas de ces employés du service extérieur qui sont entrés dans le service intérieur et qui ont reçu cette augmentation—à l'exception de l'augmentation statutaire—les déductions devraient être faites dans leur cas aussi bien que dans le service régulier. J'ai discuté cette question au point d'être fatigué d'entendre ma propre voix, comme le ministre sans doute en est fatigué aussi et je ne crois pas que je puisse m'expliquer davantage en parlant pendant des heures. J'ai cité des exemples les uns après les autres, et le ministre connaît mes vues et quelle est leur force.

L'hon. M. FISHER: Cette question a été complètement réglée et je crois que la Chambre comprend la situation. Ce bill est un complément de la loi de la dernière session. Nous pensions que cette loi atteindrait une grande partie des résultats que nous avions l'intention d'accomplir. Mais quand nous en arrivâmes au détail, nous avons constaté qu'elle ne donnait pas une satisfaction générale au service comme on s'y attendait et ainsi que cela avait été recommandé par la commission du service civil en 1907. En conséquence, pour y remédier nous avons présenté ce bill. Nous savons que des employés ont obtenu des augmentations, entre l'adoption de cette loi à la dernière session et la loi actuelle. Quelques-unes étaient des augmentations statutaires annuelles, quelques-unes étaient très fortes, d'autres ont été accordées sur les crédits de la dernière session, d'autres ont été données par les ministres quand ils

avaient le droit de le faire en réorganisant leurs départements, d'autres furent faites par arrêté ministériel, d'autres enfin étaient simplement préparatoires pour mettre à exécution la loi. Dans quelques cas, les traitements que recevaient les employés du service extérieur qui devaient faire partie du service intérieur, n'étaient pas en rapport avec les services qu'ils rendaient au pays, comparativement aux traitements payés à ceux qui étaient déjà dans le service intérieur. Comme ils entraient dans le service intérieur le 1er septembre, nous n'avions plus la possibilité d'augmenter leur traitement ou de reconnaître leurs services. Il était juste par conséquent, que chaque ministre étudie avec soin la situation et la valeur de chaque employé qui allait être l'objet d'un changement de position. Nous avons fait cet examen avec soin et nous l'avons discuté sous toutes ses formes et nous avons reconnu qu'il n'y avait pas de possibilité de tirer une ligne arbitraire, à une date particulière, excepté à la date où la loi nouvelle du service civil est entrée en vigueur. Je reconnais que peut-être quelques employés ont été mieux traités que d'autres, mais il en aurait été ainsi quel qu'ait été le système que nous ayons adopté. Je crois que la décision prise par le Gouvernement à savoir que cette loi devait prendre effet à la même date que l'autre loi est entrée en vigueur était la plus simple, la plus régulière et la meilleure et qu'il en résultera probablement moins d'injustice et de discussion qu'il n'y en aurait eu avec une autre proposition. Je crois que cet arrangement devrait être accepté par la Chambre.

L'hon. M. FOSTER: Le Parlement a décidé que l'on comprendrait dans la nouvelle loi certains employés du service extérieur et la nouvelle loi est entrée en vigueur le premier septembre. Je ne souleve aucune objection quand à la date. Il y avait le service civil régulier intérieur et il y avait ce qui était équivalent au service intérieur, bien qu'il n'y soit pas compris, et nous avons dit que nous ferions entrer les commis dans le service intérieur et la condition absolue que nous avons imposée quand nous avons légiféré, était que ces employés entreraient avec le salaire qu'ils avaient à la date où la loi est entrée en vigueur. Nous savions quels étaient ces salaires. Ce dont je me plains c'est que dans l'intervalle quelques ministres se sont mis à l'œuvre et ont créé absolument une nouvelle classe d'employés, dans le but unique de les placer dans la nouvelle organisation le 1er septembre et dans une classe plus élevée qu'ils n'auraient été placés s'il en eut été autrement. Je dis que les ministres qui ont procédé ainsi n'ont pas examiné sérieusement la question. Les faits

M. S. A. FISHER.

montrent qu'ils ne l'ont pas examinée. Le ministre de l'Intérieur est un homme méticuleux et un homme de bon sens, mais je ne peux pas croire que le ministre de l'Intérieur a pris en considération chacun de ces cas, avant d'y mettre sa signature. Il n'y a pas de doute que ce travail a été fait par des fonctionnaires du département. Quelle justification possible peut-on donner, comme je l'ai dit hier soir, pour nommer un jeune homme en 1906 à \$500 et lui accorder ces augmentations annuelles puis lui ajouter \$200 et \$100 juste avant le premier septembre 1908, de façon à le placer dans une classe plus élevée que ne le prévoyait l'intention de la loi. Il n'est pas artiste, il n'est pas ingénieur, il n'a aucune connaissance technique quelconque. Je crois que c'est un bon joueur de hockey, mais il faisait l'ouvrage d'un employé ordinaire. Ensuite vous ajoutez \$150 de plus au traitement de ce jeune homme, et l'employé qui a travaillé fidèlement dans le département pendant des années et qui a obtenu le maximum du salaire de sa classe est privé de tout partage dans cette augmentation de \$150. Cela n'est équitable ni juste, et je dis en conséquence que si une augmentation a été accordée en plus de la somme régulière de l'augmentation statutaire, la même disposition devrait prévoir que l'augmentation devrait être diminuée des \$150 que vous donnez aux autres employés. Ces employés pourraient dire: C'est parfait, si on doit nous imposer cela nous pouvons l'accepter si d'autres ne sont pas traités différemment. Mais quand des autres qui ne sont nullement leurs supérieurs sont mieux traités, ils n'admettent pas qu'on s'est conduit équitablement à leur égard et je crois qu'ils ont raison. Il y a un procédé pour diminuer cette injustice, c'est de ne pas accorder à l'un plus d'augmentation qu'à l'autre.

L'hon. M. FISHER: J'ai déjà essayé d'expliquer que je n'admettais pas que ceux qui étaient auparavant dans le service extérieur à Ottawa, étaient dans la même position que ceux du service intérieur. Ils en font partie maintenant avec des conditions tout à fait nouvelles d'engagements. J'ai déjà expliqué et réglé cette question et je pense que j'ai démontré que l'accusation que l'on porte n'est pas fondée. Pour moi, et je crois que l'on peut dire la même chose de mes collègues, je ne suis pas entré dans tous les détails, concernant chaque employé qui a reçu une augmentation avant le 1er septembre. Le plus grand nombre a été augmenté par la voie ordinaire, avec laquelle ils avaient reçu les augmentations dans le passé. Et ceux qui ont obtenu une augmentation spéciale l'ont eue parce que leurs services étaient tels qu'ils leur donnaient le droit d'entrer dans une certaine division du service intérieur à laquelle le salaire qu'ils recevaient dans

le service extérieur ne leur donnait pas de droit d'entrer et ils ont reçu une augmentation suffisante pour porter leur salaire au montant exigé. Cela a été fait intentionnellement et chaque cas a été bien étudié. Mon sous-ministre a consulté les chefs de division et j'ai examiné chaque cas avec lui avant de faire une recommandation au conseil. Mon honorable ami est bien disposé à permettre aux employés du service intérieur de recevoir de l'avancement, mais il pense que ceux du service extérieur qui pour d'autres motifs ont reçu un avancement devraient être privés du bénéfice de cette augmentation. Je ne pense pas ainsi. Je crois que les employés du service extérieur, qui ont reçu une augmentation avant le 1er septembre, l'ont reçue parce qu'ils la méritaient, et avaient droit d'entrer dans le service intérieur, à la place à laquelle leur augmentation de salaire leur donnait droit.

Sur l'article 3:

Aucune augmentation en vertu d'une loi qui doit être accordée par cette résolution à un fonctionnaire, commis ou employé n'excédera pas la différence entre son traitement actuel et le traitement maximum de la subdivision dans laquelle il a été placé par l'organisation et la classification en vertu dudit acte de 1908.

Sur l'article 4:

Que toutes les augmentations prévues comme ci-dessous prendront effet à partir du premier jour de septembre 1908.

L'hon. M. FOSTER: Où introduira-t-on ces annexes dans ce bill?

L'hon. M. FISHER: Elles seront ajoutées comme annexes à ce bill.

L'hon. M. FOSTER: On ne parle pas des annexes.

L'hon. M. FISHER: Oui, on en parle dans l'article 5. Cet article est ainsi conçu:

Que toutes les sommes votées par le Parlement pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1908, et applicables au paiement des appointements ou des augmentations des appointements des employés dans la division administrative intérieure pourront servir à défrayer les augmentations d'appointements accordées en vertu de la loi en tant que les dites sommes ne sont pas requises pour les fins déterminées pour lesquelles elles ont été votées; et durant le cours des exercices financiers expirant respectivement les 31 mars 1909 et 1910, pourront être payées à même le revenu consolidé du Canada, telles nouvelles sommes qui seront requises pour le paiement d'augmentations d'appointements en vertu de la loi, qui n'ont pas été votées par le Parlement, le tout ne devant pas excéder les montants inscrits dans l'annexe de la loi, qui sera basée sur la présente résolution.

L'hon. M. FOSTER: L'annexe fixe les augmentations et le nombre des employés qui les recevront. Prenez le département de l'Agriculture, dans la première division "A" il y en a quatre qui reçoivent l'aug-

mentation de \$150. Pour l'année complète l'augmentation sera de \$600. Ce que nous voulons établir c'est que l'annexe sera adoptée, c'est-à-dire que les quatre employés de la division "A" recevront chacun \$150. Mais si l'un d'eux disparaissait en laissant les \$150 non employés, nous ne pourrions pas ajouter cette somme au salaire de quelqu'un d'autres appartenant à la division "B".

L'hon. M. FISHER: Certainement non. L'annexe est préparée exactement de la même façon que les crédits du gouvernement civil le sont dans le budget établi en détail. Elle donne le nombre d'employés dans chaque subdivision de chaque classe qui reçoivent une certaine augmentation indiquée. La colonne principale établit que du 1er septembre 1908 au 31 mars 1909 ces quatre fonctionnaires recevront \$350; et du 1er avril 1909 au 31 mars 1910, ils recevront \$600 parce que cette augmentation n'a pas été prévue dans les crédits ordinaires de l'année courante. Mon honorable ami comprend que dans les crédits ordinaires, quand nous voulons accorder une certaine somme au gouvernement civil, disons au département de l'Agriculture, nous avons tant d'employés de première classe et tant d'employés de seconde classe, etc, inscrits en détail et les paiements doivent leur être faits. Ceux-ci sont les employés dans la classification du département et à moins que cette classification ne soit modifiée, aucun autre employé ne peut recevoir cette somme. Cette somme qui doit être payée le 1er septembre, est le résultat de la classification actuelle à cette date, et nous ne pouvons en utiliser aucune partie pour payer quiconque n'était pas dans la position indiquée dans cette annexe le premier septembre. Par conséquent nous ne pourrions payer personne excepté les commis ou employés indiqués dans le détail de ces annexes à cette date.

L'hon. M. FOSTER: Vous ne le devriez pas, mais je ne vois pas que l'annexe l'empêche:

Il pourra être prélevé sur le fonds du revenu consolidé du Canada toutes autres sommes qui pourront être requises pour payer les augmentations d'appointements ci-dessous qui n'auront pas été votées par le Parlement, le montant total ne devant pas excéder la somme indiquée dans l'annexe du présent acte.

Il me semble que pour plus de précision il faudrait ajouter après le mot "Parlement" ce qu'il suit: "En vue de solder les augmentations d'appointements spécifiées ci-dessous."

L'hon. M. FISHER: A la lecture de cet article je dirais que l'expression "montant total" est applicable à toutes et chacune des lignes de l'annexe.

L'hon. M. FOSTER: Je dirais que cela veut dire que le département de l'Agriculture, par exemple, ne pourra payer plus de \$35,525, et l'auditeur général pas plus de \$80,500.

L'hon. M. FISHER: Si cette interprétation est juste, la rédaction de l'article est défectueuse.

L'hon. M. FOSTER: On pourrait y ajouter: "Ne devant pas excéder les divers montants énumérés dans l'annexe de l'acte."

L'hon. M. FISHER: J'accepte ce changement: Ne devant en aucun cas excéder les divers montants énumérés dans l'annexe de l'acte. Il ne reste plus que la question de l'annexe. L'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) a une copie de l'annexe. S'il en fait la comparaison avec la copie manuscrite que j'ai déposée sur le bureau de la Chambre avant-hier, il constatera qu'elle renferme quelques légères erreurs typographiques; et comme nous n'avons pas encore reçu l'annexe du Sénat, et que l'annexe de la bibliothèque et celle du bureau de distribution doivent être adoptées par le Sénat également, avant de prendre effet, je propose que nous levions la séance et que nous fassions rapport de l'état de la question.

L'hon. M. FOSTER: Relativement à l'annexe de la Chambre des communes, j'observe que dans la première division, subdivision "A", il y a deux fonctionnaires qui obtiennent l'augmentation de \$150. Qui sont-ils?

L'hon. M. FISHER: M. Laplante, l'assistant-greffier, et le lieutenant-colonel Smith, sergent-d'armes.

L'hon. M. FOSTER: Se propose-t-on d'accorder à M. Laplante \$150, en sus de la très forte augmentation dont il a déjà bénéficié?

L'hon. M. FISHER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Je proteste contre le relèvement exorbitant que l'on opère des traitements de certains de nos fonctionnaires.

M. Laplante est un employé qui a certains devoirs à remplir. Il se rend ici le premier jour de la session et remplit ces devoirs. Il lui est fourni des appartements dans les édifices parlementaires, et il les occupe. Une fois la session terminée, il s'en va; il n'a plus rien à faire pour le compte de la Chambre jusqu'à la session suivante. Voilà un peu plus de neuf ans qu'il est ici. Aujourd'hui, si l'on se conforme aux désirs du ministre, il va retirer des appointements de \$3,550, et voilà que vous lui votez un supplément de \$150, ce qui va lui faire un traitement de \$3,700. Je dis que c'est là une rémunération inusitée eu égard aux services rendus; et je ne m'inspire ici d'aucun sentiment d'antipa-

M. S. A. FISHER.

thie personnelle, seulement je trouve que c'est un de ces cas où nous avons excédé la mesure. J'étais opposé, comme le ministre le sait, à ce qu'il fût accordé \$5,000 au greffier, à l'expiration d'un petit nombre d'années de service. Nous avions naguère un greffier très compétent, sir John Bourinot, dont le nom faisait autorité, homme de talent qui avait rempli les fonctions durant de longues années, et cependant, à sa mort, il ne retirait que \$3,400. J'ai prétendu, l'année dernière, que le greffier de la Chambre devrait gagner sa promotion par quelques années de service, que nous devrions lui accorder un traitement suffisant mais que c'était trop de \$5,000 sur-le-champ. J'ai protesté de la même manière à l'égard des appointements de l'assistant-greffier et de quelques autres. Après avoir accordé ces grosses augmentations, voilà que vous ajoutez encore \$150, ce qui porte le traitement à \$3,700, pour un travail qui ne dure que trois, quatre ou cinq mois, et n'impose pas une grande responsabilité. Quel contraste avec la manière dont vous avez traité le sergent-d'armes, ancien fonctionnaire de cette Chambre, à son service depuis 31 ans et qui a rempli son devoir consciencieusement et d'une manière satisfaisante. Je considère que c'est là une injuste distinction. J'ai protesté là-contre hier et je proteste encore ce soir. Ma prétention c'est que, dans le cas de M. Laplante et de quelque huit ou neuf autres que nous avons étudiés l'autre jour, ces augmentations sont absolument contraires à la loi. Ceux qui ont fait la classification ont agi en contravention à la loi, je veux dire notre propre greffier et notre propre Orateur dans le temps, M. Sutherland. M. Laplante et les autres à qui j'ai fait allusion ne retireraient pas dans le temps les appointements que ces deux messieurs ont dit qu'ils recevaient à la date du 1er septembre 1908. J'ai en main les bordereaux de paye et ils font voir que le 1er septembre, M. Laplante retirait \$2,800 et que tous ces autres étaient payés sur le pied de leurs appointements antérieurs; et pour tous les mois suivants jusqu'au 31 mars, ils ont été payés aux taux de leurs appointements antérieurs. Ce n'est que le 1er avril, après le vote des crédits du présent exercice, que les arrérages ont été payés.

Mais cette loi est toujours en vigueur, et le ministre est tenu de s'y conformer. Le greffier et l'Orateur n'ont pas le droit d'enfreindre la loi; la commission d'économie interne n'a pas le droit de la défier, et je dis que tout cela est illégal. Le statut déclare,—et nous sommes tous obligés de nous y conformer,—que le chiffre des appointements sera celui que l'employé recevait à la date du 1er septembre, et non pas celui que ces deux messieurs prétendent qu'ils recevaient et qu'ils ont inscrit dans la

classification comme si c'était bien le chiffre des appointements payés. Ces deux messieurs, le 18 juillet 1908, avaient tout préparé pour que l'affaire passât, c'est-à-dire pour que la prorogation eût lieu avant que la Chambre se rendit compte de ce qui en était. C'est seulement une question posée au hasard qui fit lever le lièvre. L'affaire fut alors discutée, et il fut décidé que, comme il n'avait pas été voté d'argent, ces promotions ne pourraient être faites, ces augmentations d'appointements ne pourraient être adoptées. Dès ce moment ces deux messieurs savaient qu'ils étaient sans pouvoir. Pourtant, après la prorogation, ces deux auteurs de la classification déclarèrent que c'était là le chiffre des appointements que ces employés retireraient le 1er septembre 1908; ils savaient pourtant qu'il n'en était rien. Et de deux choses l'une: ou bien ils ont induit en erreur le comité d'économie interne, ou bien le comité d'économie interne, de propos délibéré, a déclaré qu'il contreviendrait aux dispositions expressées de la loi. Je dis les choses nettement; je n'y vais pas quatre chemins; je dis exactement ce qui s'est passé. Telle est la situation aujourd'hui; j'ai attiré là-dessus l'attention du premier ministre, je lui ai signalé cette irrégularité, je lui ai démontré qu'il ne devait pas faire voter par la Chambre une proposition basée sur une inexactitude. Mais la proposition a été votée. Or, je déclare que ces messieurs ne peuvent retirer ces appointements, s'il y a un département de la Justice chargé d'interpréter la loi. J'ai la loi sous les yeux, et elle déclare que ces employés seront classés le 1er septembre d'après le chiffre des appointements qu'ils reçoivent, et que la classification sera faite en conformité du chiffre de leurs appointements. Les appointements de M. Laplante, le 1er septembre 1908, étaient de \$2,800. Ces messieurs prennent sur eux de dire que son traitement était de \$3,350. Il n'était pas de \$3,350.

L'hon. M. FISHER: Cette question a été discutée hier, et la Chambre, après avoir entendu la protestation de l'honorable député (M. Foster), a de propos délibéré et à l'unanimité adopté le projet de résolution comportant classification des employés de notre Chambre. Je ne me propose donc pas d'aborder la discussion de cette question.

Je dirai seulement que l'annexe a été adoptée par la Chambre des communes et est aujourd'hui légalement l'annexe de la loi du service civil modifiée à la dernière session. Dès lors, elle doit être insérée par moi comme annexe du présent projet de loi. Je n'ai pas le droit, il n'est pas en mon pouvoir, d'inclure dans le bill une autre annexe que celle-là. Je n'entends pas discuter la question que l'honorable député

(M. Foster) a soulevée; je n'entends pas faire des comparaisons entre les employés de cette Chambre; je préfère que chacun soit jugé suivant son mérite, sans comparaison avec d'autres. Je crois que c'est là l'esprit dans lequel il convient de discuter les appointements, les émoluments et les privilèges des employés de cette Chambre. Bien plus, je ne pense pas qu'à l'occasion de la délibération de ce projet de loi en comité, une telle discussion doit nécessairement être opportune. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la question et demande à siéger de nouveau.

L'hon. M. FOSTER: Avant que cette motion soit adoptée, je désire donner avis qu'à l'occasion de la 3e lecture, je proposerai ce qui suit:

Que le projet de loi soit renvoyé au comité général de la Chambre pour y être modifié de la manière suivante:

Quiconque a été transféré du service extérieur le 1er septembre 1908, ne pourra recevoir d'augmentation excédant la différence entre \$150 et toute augmentation supérieure à \$50 qui peut lui avoir été accordée le 1er janvier 1908, ou depuis.

Quiconque a été nommé dans le service extérieur à Ottawa depuis le 1er janvier 1908, et a été transféré le 1er septembre 1908, ne pourra percevoir l'augmentation de \$150, ni aucune partie d'icelle.

Tout commis ayant de bons états de service dans le personnel administratif d'Ottawa à la date du 1er janvier 1908, et qui n'a pas depuis cette date reçu plus que l'augmentation légale de \$50 bénéficiera de toute l'augmentation uniforme de \$150.

L'hon. M. FISHER: J'avais compris que l'honorable député (M. Foster) devait s'absenter...

L'hon. M. FOSTER: Si le ministre veut présenter cette mesure lundi, il est probable qu'alors le Sénat aura pris une décision.

L'hon. M. FISHER: J'allais dire que je pourrais peut-être obtenir les autres annexes; et je tiens à avertir l'honorable député (M. Foster) qu'en vue d'expédier la besogne de la Chambre, il serait peut-être opportun d'inclure les autres annexes dans le projet de loi et de faire adopter le projet de loi par le comité. Il sera réservé pour la 3e lecture, et l'honorable député pourra alors proposer son amendement.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre pourra faire en sorte que le bill soit prêt pour la 2e lecture lundi.

L'hon. M. FISHER: Je m'y efforcerai.

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

CONSERVATIONS DES RESSOURCES NATIONALES.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de résolution suivant, déposé par M. Fisher :

En vue de donner suite au projet de loi actuellement soumis à la Chambre et intitulé : Loi à l'effet de créer une commission permanente pour la conservation des ressources naturelles du Canada, il y a lieu de pourvoir : a) à la nomination d'un secrétaire de ladite commission et des fonctionnaires et commis placés sous sa direction qui seront nécessaires pour exécuter les travaux de la commission, aux appointements qui, aux termes de la loi de 1908, modifiant la loi du service civil, sont attachés aux divisions et subdivisions du service auquel lesdits fonctionnaires et commis pourront être assignés; b) à l'emploi des aides qui seront nécessaires pour les fins de toute investigation ou travail spécial et à leur rémunération et dépenses; c) aux déboursés réels du président et des membres de la commission quand ils se rendront aux assemblées de la commission, qu'ils en reviendront et pendant qu'ils assisteront auxdites assemblées, ainsi qu'aux frais de voyage et autres dépenses du président, se rapportant aux travaux de la commission.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Ceci est la résolution qui est requise en conséquence du fait que le bill (n° 159) à l'effet d'établir une commission pour la conservation des ressources naturelles contient certains articles qui nécessitent une dépense des deniers publics. Le bill a été voté en première délibération et avant sa deuxième lecture et son examen en comité, il nous faut adopter cette résolution qui autorise la dépense.

M. MONK : Je désire demander si, aux termes de l'arrangement conclu avec les représentants américains au sujet de la conservation de nos ressources naturelles, nous sommes obligés d'instituer cette commission. Si l'honorable ministre (M. Fisher) a devant lui les documents distribués parmi nous au sujet de la convention—si tel est le nom sous laquelle je dois la désigner—puis-je lui demander d'indiquer la partie qui nous demande d'établir la commission?

L'hon. M. FISHER : Je regrette de ne pas avoir actuellement sous la main le document en question. L'une de ses clauses contient la recommandation que chacun des pays représentés à la conférence établisse chez lui une commission permanente relativement à ses ressources naturelles. Ceci est une nouvelle expression des motifs qui ont déterminé la convocation d'une conférence à Washington et qui sont exposés dans les décisions de la conférence. Pour ma part je n'hésite pas le moins du monde à en approuver l'idée. Je crois que le Canada, de même que les Etats-Unis et le Mexique, a traversé une période durant laquelle, dans une grande mesure, si nous

M. S. A. FISHER.

n'avons pas sérieusement diminué nos ressources naturelles, nous avons dissipé ces ressources, sans avoir, dans la mesure où nous aurions dû le faire, tenir compte des besoins de l'avenir. L'administration de nos ressources naturelles est confiée à des autorités diverses, les unes provinciales, les autres fédérales. En conséquence nous ne pouvons nous attendre à une action ou à un traitement uniforme en ce qui concerne nos ressources naturelles. Nous croyons qu'une commission de ce genre, qui, d'après les dispositions de cet acte, sera, je crois, très générale dans sa composition, et comprendra des représentants des autorités provinciales et des hommes de toutes les parties du pays qui, ayant pris en considération ces questions très importantes pourront façonner l'opinion publique, faire des recherches et recueillir des renseignements sur la condition actuelle de nos ressources naturelles, puis, une fois parfaitement renseignés, après avoir découvert le meilleur mode d'action en ce qui concerne ces ressources naturelles, seront en mesure de les traiter de la manière la plus sage possible et pour le présent et pour l'avenir de notre pays. Tels sont le but et l'intention, et je suis convaincu qu'il y a lieu de donner suite à cette recommandation de la conférence de Washington.

Je suis également convaincu, et je crois que sous ce rapport les honorables députés seront d'accord avec moi, que, tout comme les citoyens des Etats-Unis et du Mexique, nous devons au président Roosevelt qui a convoqué cette conférence, une appréciation de son esprit public, de sa prévoyance et de son activité, appréciation que nous ne saurions manifester mieux qu'en nous efforçant de suivre la route tracée par cette conférence et d'agir conformément à ses décisions. Ici, au Canada, nous sommes heureux de constater que nous n'avons pas sérieusement endommagé nos ressources, mais je crains que si nous continuons à suivre la ligne de conduite que, jusqu'à un certain point, nous avons adoptée, le temps n'est pas éloigné où nous aurons sérieusement endommagé nos ressources, et les générations futures éprouveront un sentiment de regret en songeant à la période actuelle ou à celle qui la suivra immédiatement, si nous ne modifions pas notre manière d'agir. Elles diront que la génération actuelle ou celle qui l'aura suivie immédiatement n'auront pas fait leur devoir envers l'avenir du Canada. Dans ces circonstances, je suis fortement convaincu qu'une commission de ce genre devrait être établie. J'espère et je crois qu'une telle commission, si elle est convenablement constituée, et si elle est composée des meilleurs hommes que l'on puisse choisir dans le pays, et j'espère que, si ce bill autorise la formation de cette commission, les hommes les plus compétents seront nommés pour en faire partie et que le ré-

sultat de leurs travaux se fera sentir immédiatement aussi bien que dans l'avenir.

M. MONK: Mon honorable ami, dans son discours d'ailleurs assez long a porté de l'eau à la rivière et prêché des convertis, en tant qu'il s'agit de la conservation de nos ressources naturelles. Je voulais tout simplement demander si nous étions tenus de créer une commission, aux termes de notre arrangement et quand nous étions têtus de le faire. Je n'ai pas compris que mon honorable ami ait répondu à cette question très simple.

L'hon. M. FISHER: Je serai très heureux de le faire maintenant.

M. MONK: Non. J'aimerais mieux ne pas risquer. Je vais dire ce que j'ai à dire.

L'hon. M. FISHER: Mon honorable ami aime à s'entendre parler mais il n'aime pas à entendre les autres.

M. MONK: Non. Je n'ai pas donné de cela une aussi bonne preuve que mon honorable ami. Je ne crois pas qu'un seul homme siégeant d'un côté ou de l'autre de cette Chambre, ou un seul homme qui ait jamais siégé en cette Chambre ait le moindre doute du fait que nous gaspillons nos grandes ressources naturelles. Nous n'avons pas besoin de sermon sous ce rapport. Nous avons gaspillé nos forêts, nous les gaspillons maintenant dans beaucoup de parties du pays, certaines parties connues de mon honorable ami, nous gaspillons nos terres dans une très grande mesure et nous gaspillons nos ressources en général.

Je crois avec mon honorable ami que lorsque nous serons bien au fait du véritable état de choses, des proportions prises par le gaspillage qui se fait et du tort qu'il causera même à notre propre génération, nous serons animés des mêmes sentiments que le grand prototype dont mon honorable ami a parlé—le président Roosevelt. Il a certainement donné une impulsion à l'opinion publique, mais je crois que chacun admettra qu'un grand nombre de gens, tout comme le président Roosevelt, savent depuis nombre d'années que ce gaspillage existe. Il est malheureux que nous n'ayons pas été les premiers à donner l'exemple en ce qui concerne la préservation de ces ressources. Des membres individuels de cette Chambre ont, de temps à autre, appelé l'attention sur ce gaspillage, pas avec autant d'autorité mais avec autant de vigueur que le président Roosevelt l'a fait dans son message. Ce que je veux établir, c'est que nous avons agi conformément à nos promesses et aux engagements que nous avons pris à Washington.

L'hon. M. FISHER: Puis-je interrompre mon honorable ami?

M. MONK: Oui.

L'hon. M. FISHER: Il n'a eu ni promesses ni engagements. Nous avons accepté une invitation à la conférence, mais les décisions de la conférence n'ont lié personne. Nous sommes absolument libres d'agir comme bon nous semble de même que nous l'étions avant la conférence.

M. MONK: C'est ce dont je n'étais pas certain. Je m'imaginai que mon honorable ami qui a assisté à la conférence pourrait nous donner des renseignements exacts sur ce point. Je dis que nous avons agi promptement pour nous conformer exactement à cette recommandation en créant ici parmi nous et en cette Chambre même, l'assemblée qui a besoin d'être renseignée afin de pouvoir agir, la commission qui est nécessaire pour recueillir les renseignements.

Je crois que les membres du comité permanent créé par le vote unanime de la Chambre n'approuveront si je dis que le travail que nous avons fait à cet égard durant cette session même, a été très considérable et qu'il a ouvert les yeux de beaucoup d'entre nous sur l'étendue de ces ressources. Nous avons des comités sur chacun des grands sujets qui ont été traités à cette conférence et ces comités durant cette session du Parlement et particulièrement durant la prochaine session, sans dépense additionnelle pour le pays, feront leur travail en découvrant quelles sont les ressources du pays, quelle est leur étendue et quels sont les moyens les plus pratiques de les conserver. Les membres de ce Parlement, les hommes mêmes qui ont besoin d'être renseignés sur le sujet se sont constitués en comités afin de recueillir ces renseignements. Nous pouvons assigner les témoins devant nous, les interroger et les contre-interroger et faire imprimer, déposer devant la Chambre et distribuer parmi le peuple les renseignements que nous aurons obtenus. Au bout de quelques années, nous serons devenus en quelque sorte, experts en ce qui concerne nos ressources naturelles, et nous serons à même d'adopter des mesures adéquates. Dans ces circonstances, il me paraît inutile, au moment actuel, de créer une commission dispendieuse. Je sais que les membres de cette commission agiront sans rémunération. Cependant, il nous faudra payer leurs frais de voyages ainsi que les salaires et les dépenses des employés. On nous demande cette année un crédit de \$10,000, mais je n'ai aucun doute que les dépenses s'élèveront bientôt à \$25,000 par année. En un temps où nous réduisons toutes les dépenses qui ne sont pas nécessaires, je ne crois pas qu'il y ait nécessité pour cela. Je suis certain que le président Roosevelt, bien qu'il soit maintenant très occupé à tuer le rhinocéros et l'éléphant, serait le premier, (car c'est un homme pratique), bien qu'il soit profondément intéressé à la conservation des ressources naturelles, à dire que cette dépense

n'est pas du tout nécessaire au moment actuel.

M. LENNOX: Ceci n'est qu'un échantillon des dépenses extravagantes dans lesquelles nous nous lançons par la création de nouveaux départements et de diverses manières. Nous avons maintenant des comités de nos collègues qui sont à l'œuvre. Ils se familiariseront avec ces questions et pourront agir pour le plus grand avantage du pays. Mais si nous nommons une commission externe, les membres seuls de cette commission auront les connaissances à ce sujet et les membres de cette Chambre ne pourront se mettre au courant comme ils le peuvent avec le système actuel. L'instruction est imposée aux gens tout autant qu'elle s'acquiert volontairement, et les renseignements recueillis dans ces comités spéciaux est l'une des manières dont on impose certaines connaissances aux membres de cette Chambre, et les comités nommés à cette session pour acquérir des renseignements sur nos ressources pourront nous communiquer leurs connaissances. Je suis formellement opposé à la pratique qui semble prendre de l'extension et qui consiste à augmenter le nombre des commissions.

L'institution d'une commission entraînera des dépenses considérables, en appointements, en frais de voyage, en allocations de subsistance. Pour le moment, il faudrait s'abstenir de ces nouvelles dépenses. Il est préférable que les membres de la Chambre, dans les comités, étudient l'étendue de nos ressources et s'occupent de les faire connaître que d'avoir une commission dont les travaux iront s'enfouir dans les livres bleus.

M. BRODER: La question est assez importante pour être étudiée à fond. Il faudra étudier les conditions locales et faire venir des témoins des différentes parties du pays, si on veut que les travaux de ce comité de la Chambre aient quelque valeur. Alors, il s'agit de savoir s'il sera plus économique d'envoyer la commission sur les lieux ou de faire venir les témoins ici.

Tout en tenant compte des dépenses, il ne faut pas négliger les moyens les plus propres à donner de bons résultats. Si le travail n'est pas utile, il coûtera toujours trop cher. Mais s'il a pour effet de conserver nos richesses naturelles, il ne coûtera pas trop cher, à n'importe quel prix. C'est ma manière de voir et c'est pourquoi je dis que la question doit être étudiée à fond, pour que nous adoptions le plus sûr moyen d'obtenir de bons résultats.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est que depuis quelques années que les nations civilisées, plus particulièrement sur ce continent, ont commencé à se rendre compte de ce qu'elles ont perdu en ignorant les

M. F. D. MONK.

lois de la nature. A ce point de vue, la conservation des ressources naturelles, est une idée nouvelle. Ce qui a déjà été fait par la Chambre peut nous servir de guide. Au cours de la présente session nous avons nommé un comité pour recueillir des renseignements qui pourraient ensuite être distribués dans le pays, et ce comité s'est réuni trois fois sans pouvoir avoir le quorum nécessaire, parce que, je suppose, les membres ne portent pas assez d'intérêt à cette question. Finalement quand le comité a pu se réunir, la première chose qu'il fit, fut de réduire le quorum. La principale raison pour laquelle les députés n'assistaient pas aux séances de ce comité, c'est probablement qu'ils étaient aussi membres d'autres comités, dans lesquels ils étaient très occupés.

Le but du présent bill est surtout d'avoir une réunion annuelle pour intéresser les provinces, les universités et tous ceux qui s'occupent de ces questions, à venir ici une fois par année pour se communiquer leurs informations, échanger leurs idées, et répandre leurs connaissances parmi le public. L'honorable député de Lennox. . .

Quelques VOIX: De Simcoe.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) porte un nom historique et c'est le premier qui s'est présenté à mon esprit. Mon honorable ami le député de Lennox—voilà que je recommence, par la force de l'habitude, mais la Chambre comprend que je veux dire l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) nous recommande d'être très économes, mais je lui ferai remarquer que cette année est une année exceptionnelle et que d'ailleurs nous n'en sommes pas à ne pouvoir mettre quelques dollars au service d'une bonne idée. Les dépenses pour cette année seront de \$12,000 et je crois que nous pouvons nous permettre cela. Comme le disait l'honorable député de Dundas (M. Broder), si nous réussissons à nous procurer des renseignements et si nous obtenons les résultats que nous attendons, ils seront bon marché à ce prix et même à aucun prix.

L'honorable M. FOSTER: Le ministre peut-il nous donner une idée de ce que nous aurons pour cet argent?

L'hon. M. FISHER: Il est stipulé dans le bill que les membres des gouvernements provinciaux qui s'occupent des ressources naturelles dans leurs provinces respectives seront *ex-officio* membres de la commission, de même que le ministre de l'Intérieur, le ministre des Mines et le ministre de l'Agriculture du gouvernement fédéral. Les autres membres de la commission seront nommés par le Gouvernement.

L'hon. M. FOSTER: Tous de bons libéraux, je suppose.

L'hon. M. FISHER: J'espère que non. S'ils le sont j'aime à croire qu'ils seront en même temps de bons patriotes et de bons Canadiens, mais je ne veux pas d'une commission politique et je n'ai aucune objection à admettre qu'il y a parmi les conservateurs de bons patriotes qui connaissent bien les ressources de leur pays. Est-ce trop dire?

Dans toutes les provinces où il y a une université, on choisira un professeur d'une faculté, et de cette manière on aura la certitude que le Gouvernement ne nommera que des hommes instruits et occupant une place distinguée dans la société. J'espère que les autres membres de la commission seront recrutés parmi ceux qui s'intéressent à ces questions forestières et minières, qui ont étudié nos chutes et nos cours d'eaux, l'hygiène publique, le génie civil, etc. Je suis convaincu que nous pouvons réunir un groupe d'hommes dont les décisions auront du poids dans le pays.

L'hon. M. FOSTER: Quand vous les aurez réunis, que ferez-vous?

L'hon. M. FISHER: Ils tiendront des séances et discuteront les propositions qui seront faites concernant la meilleure manière de conserver les ressources du Canada, par les diverses autorités, municipales, provinciales ou fédérales.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a parlé d'un comité de la Chambre. Ce comité serait purement fédéral, de sa nature, et n'aurait pas le concours des autorités provinciales ou municipales.

L'intention est d'avoir un personnel peu nombreux pour mettre à exécution les décisions de la commission. Cela coûtera de \$10,000 à \$12,000 par année et il y est pourvu dans le budget supplémentaire. Dans un autre item nous demandons un crédit de \$10,000 pour les dépenses générales de la commission; cela comprendra les impressions, les dépenses occasionnées par la réunion des membres, etc. Il y aura une réunion annuelle à Ottawa ou ailleurs et le président sera autorisé à convoquer d'autres réunions pendant l'année, à la demande de cinq membres de la commission, qui seront au nombre de trente-deux.

L'hon. M. FOSTER: Quel sera le personnel du bureau et quel travail aura-t-il à faire?

L'hon. M. FISHER: Ces détails se trouvent dans le budget supplémentaire. Des crédits sont demandés pour un employé de la 1ère division A, deux de la 2e division B, deux de la 2e division A, et deux sténographes de la 3e division. Leur travail consistera à exécuter les ordres de la commission.

L'hon. M. FOSTER: Qui aura la direction de ce personnel?

L'hon. M. FISHER: Le président de la commission.

L'hon. M. FOSTER: Ce bureau ne relèvera d'aucun ministère?

L'hon. M. FISHER: Non.

L'hon. M. FOSTER: Permettra-t-on au président ou à la commission de nommer ces employés?

L'hon. M. FISHER: Ils feront partie du service civil et seront nommés conformément aux dispositions de la loi sur le service civil. Il est stipulé dans le bill que la commission pourra retenir les services de quelqu'un pour un travail particulier ou technique.

L'hon. M. FOSTER: Il y aura environ cinq employés dans ce bureau. Se tiendront-ils à la disposition de la commission, pour exécuter ses ordres?

L'hon. M. FISHER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Exigera-t-on de ces employés de grandes connaissances techniques?

L'hon. M. FISHER: Non; leur principal travail consistera à recueillir des renseignements et à les coordonner pour l'usage de la commission. Il n'y a pas de doute que la commission aura besoin de beaucoup de renseignements, de statistique et les employés feront ce travail. Dans certains cas, ils auront à préparer et à distribuer, je l'espère, des bulletins pour l'instruction du public en général. Une des principales causes du gaspillage de nos ressources naturelles est la négligence et l'ignorance du public. Quand les conséquences sont expliquées au peuple, il est prêt à tout faire, mais, en général, il est indifférent et mal renseigné. La commission aura pour mission de renseigner le public et de réveiller l'intérêt dans ces questions, de manière à préparer les voies pour l'adoption de moyens effectifs pour atteindre le but que nous nous proposons.

M. MONK: Je regrette d'avoir à prendre le temps de la Chambre, mais il est malheureux que des propositions aussi importantes soient soumises aux derniers jours de la session. Je tiens d'abord à réfuter les reproches que l'honorable premier ministre a adressés au comité de la Chambre. Il est généralement disposé à se montrer juste, mais pour une raison ou pour une autre, il a manqué de justice dans cette circonstance, à l'égard de ce comité dont je suis membre.

Ce comité s'est réuni souvent durant la session et a recueilli de précieux renseignements concernant nos forêts et nos pouvoirs hydrauliques, mais voici la position dans laquelle nous nous trouvons: bien souvent plusieurs comités siègent à la

même heure et malgré notre désir de donner la préférence à celui-ci nous sommes quelques fois obligés d'assister aux séances d'un autre.

J'espère qu'un jour ou l'autre les règlements de la Chambre seront modifiés de manière à remédier à cet inconvénient.

Nos règlements devront être modifiés durant la présente législature, de manière à empêcher les différents comités de siéger à la même heure.

Mais le point principal est celui-ci: Le Gouvernement propose de nommer une commission d'une nature assez vague et de lui confier une tâche qui appartient à la Chambre et qui devrait être accomplie par les députés. Le travail de recueillir des renseignements et d'administrer les affaires de cette commission nombreuse et compliquée retombera sur les employés rétribués. Je n'ai aucun doute, et je suis certain que l'honorable ministre de l'Agriculture n'a aucun doute que tous ces renseignements seront imprimés dans les livres bleus que nous n'avons pas le temps d'étudier, tandis qu'avec le système actuel nous sommes amenés en contact avec nos fonctionnaires, avec des spécialistes que nous interrogeons et de cette manière nous acquerrons des connaissances sur les différentes questions qui sont traitées devant le comité.

Le système que propose mon honorable ami est non seulement plus encombrant et plus dispendieux, mais il rompt le contact personnel qu'il convient de maintenir entre la Chambre et ceux qui s'occupent de la conservation de nos ressources naturelles. A quelque point de vue que nous nous plaçons, la méthode adoptée jusqu'ici est la meilleure et je ne vois dans cette nouvelle mesure qu'une tentative d'augmenter le personnel du service civil déjà trop considérable. Nous ne devons certainement pas faire cela cette année. Mon honorable ami dit que les comités de la Chambre ne sont pas en contact avec les universités et les grands corps enseignants. Cela serait certainement un grand malheur, mais rien ne justifie une telle déclaration. J'ose dire que les matériaux que nous recueillons ici sur les meilleurs moyens de conserver nos ressources naturelles seront recherchés par ces institutions avec beaucoup plus d'intérêt que les livres bleus publiés par la nouvelle commission—publiés tous les deux ans peut-être et qui manqueront de cet intérêt vital qui s'attache à un examen par un comité du Parlement. Cette dépense me semble bien absurde et inutile.

M. SPROULE: Il y a un autre danger qui nous confronte. Il paraît que l'idée du ministre c'est de faire de cette commission un bureau de statistique pour recueillir des renseignements qui seront compris dans un rapport distribué tous les ans à la Chambre. Mais cette commission n'ac-

complira quelque chose qu'en autant que nous donnerons un effet pratique aux données qu'elle pourra recueillir. Cela nous oblige à étudier la question de juridiction. La plupart de nos ressources naturelles appartiennent aux provinces; et si nous prétendons exercer une juridiction, nous nous trouverons en conflit avec les autorités provinciales. A moins de trouver moyen d'amener les provinces à coopérer avec nous, notre action ne donnera aucun résultat satisfaisant. Quelles sont nos ressources naturelles? Parmi elles se trouvent les chûtes d'eau. Mais, il y a quelques jours, la Chambre ayant incorporé une compagnie en lui donnant une juridiction sur quelques importantes chûtes d'eau appartenant à une province, celle-ci a combattu cet empiètement sur ses droits. Nous avons là le spectacle d'une province essayant de conserver ses ressources naturelles et l'autorité fédérale essayant de les aliéner. Nous n'avons pas le droit de dire quelles règles s'appliqueront à la location des coupes de bois. De même, si nous touchons à nos mines, nous empiétons sur les droits des provinces.

Nous pouvons nous occuper des pêcheries jusqu'à un certain point, mais notre autorité, là encore, est partagée par les provinces. On nous propose d'établir un nouveau ministère nécessitant une armée de fonctionnaires grassement rétribués, pour s'occuper de choses qui ne sont pas de notre ressort, et dont les dépenses augmenteront chaque année. On l'établira sans doute sur une échelle libérale, comme sont établis tous les ministères fédéraux. Cela nous coûtera beaucoup d'argent, mais il n'est pas sûr que les résultats justifieront cette dépense. Il y a quelques années, nous établissons un bureau de recensement pour recueillir des renseignements. Qu'en est-il advenu? Nous payons toujours, mais les renseignements ne valent pas cinq sous. Si nous voulons des renseignements sur un sujet quelconque, sur l'agriculture, par exemple, nous n'obtenons rien qui puisse nous servir. Si je me rends au ministère pour obtenir des renseignements, on me dit que je ne dois pas m'y fier. Nous dépensons de l'argent chaque année pour rien. Puis je crains que si nous ne faisons pas bien attention, nous nous trouverons en conflit avec les autorités provinciales.

M. BOYCE: Je ne sais pas si on a soumis les dispositions de la mesure aux autorités provinciales dont les représentants seront membres de la commission. Je ne vois pas comment vous allez obliger les exécutifs des différentes législatures à prendre part aux travaux de la commission, s'ils ne partagent pas les idées qui présideront à ces travaux. D'après votre loi, le ministre s'occupant des ressources naturelles dans chaque province sera *ex-officio*

M. F. D. MONK.

membre de la commission. J'entrevois là des difficultés et il me semble que le corps ainsi composé sera incommode et peu utile dans la pratique. Pour le moment j'aime mieux la politique énoncée par le premier ministre d'avoir une commission d'enquête formée en comité de la Chambre, sous la juridiction de la Chambre et lui faisant rapport à peu de frais. La commission que l'on propose maintenant de faire nommer par le Gouverneur en conseil se composera de vingt membres, outre nos treize ministres et les neuf représentants des gouvernements provinciaux, soit en tout une commission de 32 membres pour s'occuper des ressources naturelles du Canada. Elle sera composée de telle sorte qu'il peut surgir entre ses membres des conflits d'intérêts, surtout en ce qui regarde les affaires provinciales. Comment allez vous concilier les différentes opinions au sujet des chûtes d'eau, par exemple, lorsqu'il y a conflit entre notre gouvernement et le gouvernement provincial? Etant donné les velléités d'économie qu'affiche le Gouvernement, je ne puis guère approuver cette idée d'une commission, surtout alors que nos comités parlementaires font un excellent ouvrage en recueillant des témoignages et des renseignements à peu de frais.

M. LENNOX: Le premier ministre a dit que cette commission ne coûterait que \$12,000 la première année et peut-être aussi la seconde. D'après mon expérience de nos dépenses croissantes, j'ose prédire qu'en moins de deux ans cette commission coûtera \$50,000 par année. Si je trouvais ce projet bien conçu, je ne m'y opposerais pas, mais je ne crois pas qu'il soit bien conçu, ce n'est qu'une tentative de faire croire au peuple que nous faisons quelque chose que nous ne pouvons pas faire. Je ne crois pas que le premier ministre ait lieu d'avoir perdu confiance aux comités qu'il a institués à cette session. Le système que nous devons adopter c'est de nous instruire en obtenant de temps en temps et de première main des renseignements dans les comités de la Chambre. Cela vaut mieux que de nommer des étrangers pour recueillir des renseignements dont nous ne nous servirons jamais. Travaillons ferme dans les différents comités et pénétrons-nous des renseignements qu'on nous y donne afin de pouvoir nous en servir devant la Chambre, et si nous devons compléter ces renseignements en envoyant des experts faire des études spéciales, envoyons-les nous-mêmes. Prenons nous-mêmes l'initiative de choses, nous aurons alors un corps de quasi experts en ce qui regarde nos ressources naturelles et nous serons en mesure de légiférer avec intelligence à ce sujet. Je n'ai aucune foi en une réunion de théoriciens, lesquels, par le seul fait qu'ils sont nommés, se croiront obligés de collectionner une masse de matériaux qu'ils nous jette-

ront par la tête de temps en temps sous forme de livres bleus. Je ne crois pas que ce projet a été suffisamment médité pour permettre au Gouvernement de nous soumettre une mesure qui sera utile au pays, au moins pour le moment. Cela semble un pauvre compliment à faire aux membres de cette Chambre qui ont travaillé avec zèle dans les comités récemment nommés, que de déclarer qu'ils ne font rien et qu'il est nécessaire de confier cet ouvrage à d'autres qu'à des députés.

L'hon. M. FOSTER: N'avons-nous pas maintenant une branche des forêts pour laquelle nous payons une somme considérable? Se propose-t-on de la mettre de côté? Sinon que prétend-on en faire? Il me semble que vous ajoutez une cinquième roue au char et ce, sans réflexion. Je suis aussi favorable que possible à la conservation de nos ressources naturelles, mais je voudrais que nous adoptions les meilleurs moyens de les conserver. La fin d'une session n'est pas un bon temps pour demander aux 218 députés de cette Chambre de discuter cette question avec quelque espoir d'en arriver au résultat le plus satisfaisant. Ce projet, sous son meilleur jour, ne me semble qu'ébauché. Je crois qu'il vaudra mieux y réfléchir pendant quelque temps encore, et, la session prochaine—dans quelques mois d'ici—concertons-nous de manière à trouver la meilleure solution possible. J'aimerais que le premier ministre réfléchisse à la question de la réorganisation de nos comités. Il trouve à redire aux comités, mais la difficulté vient de ce que leur personnel est trop nombreux. Si le personnel des comités était moins nombreux, s'ils étaient mieux coordonnés et l'ouvrage plus également distribué, nous ferions beaucoup plus et beaucoup mieux. En fait, vous avez deux comités aux comptes publics et des chemins de fer, canaux et télégraphes, tous les deux très nombreux et après avoir accompli leurs devoirs dans ces comités, les députés n'ont plus le temps d'assister aux autres. Il est question de cela depuis quelque temps et nous nous accordons à dire qu'il faut y changer quelque chose. Pourquoi ne pas le faire maintenant, afin que nous puissions, une autre année, travailler avec une meilleure organisation? Si nous faisons cela, nous n'aurions pas à constater l'impossibilité ou sont souvent les députés d'assister à tous les comités dont ils font partie.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis aussi de cet avis. J'espère que l'an prochain, en organisant les comités, nous pourrions en réduire le personnel au nombre normal. Ce personnel est maintenant trop nombreux et c'est pour cela qu'ils ne font pas tout ce qu'on pourrait en attendre. Si nous avions des comités composés d'un petit nombre, nous pourrions y mettre des députés ne formant pas partie d'autres comités et

ceux-ci pourraient ainsi accomplir un travail plus efficace.

M. AMES: Je crois que les deux côtés de la Chambre sont d'accord quant à l'importance et à la nécessité d'étudier sans retard ce qu'il convient de faire pour la conservation de nos ressources naturelles. Mais ainsi qu'on l'a indiqué ce soir, la chose présente de sérieuses difficultés. La principale c'est que, pratiquement, les provinces canadiennes ont juridiction concurrente sur beaucoup de ces ressources et que le gouvernement fédéral ne peut adopter aucune mesure sans que des mesures semblables soient adoptées par les provinces, ou, du moins, sans que celles-ci aient été consultées. Si je me souviens bien, la première démarche faite en ce sens sous l'administration du président Roosevelt, a été de convoquer les gouverneurs des divers Etats pour discuter la question, puisque les ressources naturelles se trouvaient en grande partie sous leur juridiction. Puis, après avoir consulté les Etats, on a lancé le grand projet.

M. BELAND: Que l'honorable député me permette de lui dire qu'aux Etats-Unis la commission fédérale a été créée avant les commissions des différents Etats. Quant au congrès des gouverneurs, il s'est réuni longtemps après la création de la commission fédérale.

M. AMES: Je n'étais donc pas d'une exactitude rigoureuse sur ce point. Mais il n'en est pas moins vrai que la commission fédérale des Etats-Unis a fait peu de chose jusqu'après la réunion d'un congrès des gouverneurs ou de représentants des différents Etats.

Il me semble que la première démarche à faire serait de prier les provinces du Canada de choisir des représentants au courant de leurs lois spéciales et de leurs ressources particulières, d'inviter ces représentants à se réunir aux représentants du Parlement fédéral et à discuter ensemble leurs projets. Lorsque nous saurons comment les provinces et l'Etat pourront concilier et harmoniser leurs lois, nous connaîtrons quelles sont les meilleures mesures que le Parlement fédéral peut rendre. Il me semble qu'on s'est un peu trop hâté en créant cette commission sans tenir compte du sentiment des provinces, et que rien ne s'accomplira tant que le Gouvernement n'aura pas mis ses dernières dans ses secrets.

Il y a autre chose à considérer. Il existe depuis quelques années une société de sylviculture. Celle-ci a accompli d'excellents travaux. Elle reçoit une forte subvention du gouvernement fédéral, publie de temps en temps une brochure et fait tout ce qu'elle peut pour répandre des renseignements concernant la nécessité de conserver les forêts. Cette commission fera-t-elle double emploi? Mettra-t-on fin à

la carrière de la société de sylviculture en rendant son existence inutile? Ou bien, couvrirons-nous le même terrain? Il me semble qu'il y a bien des choses à faire avant d'entreprendre la démarche que le ministre nous conseille.

L'hon. M. FISHER: Le représentant de Toronto-nord a parlé du département de la sylviculture—de la division de la sylviculture du département de l'Intérieur, car ce n'est pas un département distinct. On ne touchera pas à ce service. Il n'est pas question que cette commission soit administrative ou prenne charge d'aucune ressource naturelle. Je puis dire à l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal que notre intention n'est pas que cette commission intervienne dans l'administration de nos ressources naturelles par les autorités dont elle relève.

L'honorable député a parlé de gagner les sympathies des provinces. J'en suis, et c'est dans ce dessein que le bill décrète qu'un représentant du gouvernement de chaque province sera invité à devenir membre "ex-officio" de la commission et à prendre part à ses travaux. Cette démarche ressemble beaucoup—sauf la différence des rangs—à celle du président des Etats-Unis invitant les gouverneurs des différents états à s'unir à lui dans un congrès pour régler la question des ressources naturelles.

Aux Etats-Unis, mon honorable ami le sait, les départements exécutifs et législatifs sont distincts, et les gouverneurs sont à la tête de l'exécutif des différents états, comme le président est le chef de l'exécutif de l'Union. Mais au Canada, les corps exécutif et législatif sont réunis et les gouvernements des provinces remplacent dans une grande mesure les gouverneurs des états; conséquemment, nous invitons les gouvernements provinciaux à prendre part à l'œuvre de cette commission.

La seule différence c'est que, tandis que le président des Etats-Unis ne réunit qu'une seule fois le congrès des gouverneurs, nous nous proposons, conformément au vœu exprimé à la conférence de Washington—que les Etats-Unis réaliseront sans doute comme nous entendons le faire—d'établir une commission permanente qui s'occupera constamment de cette besogne, au lieu de ne s'y livrer que par intervalles. Nous espérons gagner la sympathie des provinces et nous croyons qu'avec leur concours, cette commission pourra recueillir des renseignements concernant les ressources naturelles qui sont sous la haute main des autorités provinciales, de même que ces dernières obtiendront des informations au sujet des ressources naturelles dont les autorités fédérales ont la garde. Notre intention n'est pas d'en faire une commission

Sir W. LAURIER.

départementale ni une commission qui interviendra dans l'administration de ces ressources, mais nous voulons uniquement gagner les sympathies du public et de ceux qui président à leur administration et obtenir qu'ils décident et accomplissent ce qu'il y a de mieux à faire d'une façon intelligente.

M. AMES: Ne commencez-vous pas par la deuxième démarche. Pouvez-vous espérer que les autorités provinciales délégueront un représentant qui sera seul parmi les trente ou quarante membres choisis par le gouvernement fédéral. N'est-il pas plus probable que les autorités provinciales accepteraient cette offre si elles étaient persuadées qu'on les invite à titre de représentants des différentes provinces, et si on ne réunissait d'abord que ces représentants pour qu'ils étudient un vaste projet? Ne conviendrait-il pas d'abord de tenir une conférence comme celle dont j'ai parlé entre trois ou quatre représentants du gouvernement fédéral et deux ou trois représentants de chaque province qui seraient libres de tout préjugé et diraient: Nous sommes tous intéressés dans cette question qui est de notre domaine commun; quel est le meilleur projet à suggérer au Parlement et aux législatures provinciales pour la création d'un corps permanent qui pourra recueillir et propager des renseignements sur les meilleures méthodes de conserver nos ressources naturelles et appliquer celles-ci? Il me semble que nous commençons par la deuxième démarche.

Ne vaudrait-il pas mieux ne pas adopter le projet de loi dès maintenant, mais voter les fonds nécessaires pour permettre au Gouvernement de convoquer un congrès ici l'automne prochain, de réunir les représentants des gouvernements provinciaux, de leur soumettre ce projet et, après avoir obtenu l'approbation et l'adhésion des différentes autorités provinciales avec lesquelles vous devrez travailler de concert pour accomplir quelque chose, vous serez en mesure de vous présenter devant le Parlement, à la prochaine session et de dire: Voici ce que proposent les autorités provinciales et ce qu'elles sont prêtes à faire en conseillant aux législatures d'adopter les mêmes lois que nous?

M. WRIGHT: Je ne pense pas que nous ayons de grands avantages à tirer de la création de la commission que ce projet de loi a pour objet d'établir. Il me semble que le but est de recueillir des renseignements et de les propager parmi les intéressés. Je suis d'avis que le public est assez bien renseigné relativement à la conservation de nos ressources naturelles. Il comprend bien la nécessité de prendre des mesures à cet égard. Ce qu'il peut avant tout, c'est l'intervention législative et administrative. Tous nous savons que nos forêts

se détruisent, que le bois est impitoyablement sacrifié, et cette remarque s'applique aux forêts de l'Etat aussi bien qu'à celles qui sont sous la dépendance des différentes provinces. Je représente une circonscription dont les habitants se livrent à l'industrie forestière sur une grande échelle et de chez moi à Ottawa ou vice versa je traverse d'autres circonscriptions où les exploitations forestières sont nombreuses.

Pendant mes voyages, il m'a été pénible de constater de quelle manière on gaspille le bois. On coupe des billes de sciage qu'un homme pourrait porter sur l'épaule. Chaque année on sacrifie des milliers et des centaines de milliers de billes de bois. C'est une honte. Naturellement le gouvernement fédéral n'a plus juridiction. Ce bois a été vendu il y a quarante ou cinquante ans lorsque la situation était bien différente de ce qu'elle est de nos jours. Cependant, je crois que la même situation prévaut à l'égard des forêts qui sont sous la dépendance du gouvernement fédéral qui les a vendues il y a quelques années sans conclure d'arrangements suffisants pour conserver le bois, pour empêcher l'abatage des arbres trop petits, pour établir un bon système de reboisement.

Le Gouvernement devrait intervenir et établir un bon système de reboisement, en autant qu'il y est autorisé et faire comprendre aux législatures provinciales l'urgente nécessité de s'occuper de la même question. Les provinces cherchent la solution du problème et elles sont probablement plus avancées que le gouvernement fédéral. A mon avis, la réunion des représentants des provinces aurait pour résultat l'élaboration d'un projet tendant à la conservation de nos ressources naturelles, et je consentirais volontiers à ce que la Chambre ouvre un crédit à cette fin. Mais je sens qu'il est nécessaire que le Gouvernement prenne immédiatement des mesures, sans attendre qu'une commission recueille des renseignements pendant quatre ou cinq ans avant d'agir. Nous ne saurions nous mettre à l'œuvre trop tôt. Pas une seule autre concession forestière ne saurait être mise en vente avant que de bons règlements soient établis pour conserver le bois, empêcher tout abatage inutile, prévenir les incendies et exercer une surveillance suffisante sur d'autres rapports.

On peut en dire autant des forces hydrauliques. Le Gouvernement semble tenir à nommer une commission qui s'en occuperait; mais, cette semaine même, la Chambre a adopté un bill qui cédait à une compagnie privée l'une de ces belles chutes d'eau. Cela n'indique pas qu'elle se préoccupe beaucoup de conserver nos forces hydrauliques. Nous ne devrions pas aliéner une seule chute d'eau qui relève du gouvernement fédéral avant d'élaborer un système convenable. Si nous avons l'inten-

tion de préserver nos ressources nationales, nous ne saurions commencer trop tôt et je me demande pourquoi nous attendrions la nomination d'une commission, car je crois que le Gouvernement possède assez de renseignements pour lui permettre d'agir immédiatement.

M. ARTHURS: Il me semble qu'il serait infiniment préférable d'avoir une conférence entre les représentants des provinces et le Gouvernement fédéral avant qu'une semblable commission se mette à l'œuvre. Il me semble aussi que cette commission, si elle est créée, ne réussira pas pour la même raison qui a empêché au comité de la Chambre de faire un travail satisfaisant. Les renseignements fournis à ce comité ont été si incomplets qu'il est presque impossible d'en tirer une notion satisfaisante de la quantité de bois qui se trouve actuellement sous la haute main du Gouvernement.

A une séance du comité à laquelle j'étais présent on nous a fourni certains chiffres représentant la quantité de bois dans une province, mais celui qui a fourni ces chiffres n'était pas certain s'ils représentaient seulement la quantité de bois sous le contrôle du Gouvernement fédéral ou s'ils comprenaient aussi le bois concédé par les gouvernements provinciaux. Il vaudrait beaucoup mieux consacrer le montant proposé pour cette commission, à l'envoi d'hommes pratiques qui recherchassent la valeur exacte et actuelle de nos ressources naturelles soit en forêts ou en pouvoirs hydrauliques. Il n'y a pas de doute que nous avons d'immenses pouvoirs hydrauliques dans le nord de cette province, comme dans toutes les provinces du Dominion, qui sont très peu connus actuellement et qui ne peuvent être utilisés par le public parce que celui-ci n'a pas le moyen de connaître quels pouvoirs hydrauliques il y a.

M. R. L. BORDEN: Il me semble qu'il y a beaucoup de vérité dans cette proposition que si l'on désire et si l'on veut s'assurer la coopération sympathique des provinces, on ferait mieux de les consulter d'abord. Je crois qu'il n'y a absolument aucune divergence d'opinion entre les deux côtés de la Chambre quant à l'importance du projet du Gouvernement. J'appuie entièrement et j'encourage tout effort dans ce but, mais je puis déjà voir que les gouvernements provinciaux ne se soucieront pas d'être représentés par un homme sur vingt-neuf ou trente. Cette commission se composera de trente et un ou trente-deux membres, peut-être. Ils se croiraient peut-être forcés, en quelque façon, par la présence d'un de leurs ministres de suivre l'avis d'une association de ce genre lorsqu'il s'agirait de questions d'intérêt public qui concerneraient le bien général de leur

M. W. WRIGHT.

province. Bien que je serais disposé à appuyer sincèrement tout effort bien dirigé du Gouvernement dans cette voie, il me semble qu'il serait sage de communiquer d'abord avec les provinces avant d'en arriver à une action définitive. Si vous venez devant cette Chambre avec une proposition, bien qu'à mon avis, ce ne soit pas la meilleure proposition qui puisse être faite, je l'appuierai parce que je croirai que c'est un pas dans la voie du progrès.

L'hon. M. FISHER: L'idée de donner une représentation aux gouvernements provinciaux vient du désir de coopérer avec les autorités provinciales. Lorsque cette commission se sera réunie, l'on verra bientôt des commissions du même genre s'établir dans les provinces. Le résultat des débats à la commission des Etats-Unis a amené l'établissement d'un grand nombre de commissions dans les divers états. Sur l'invitation du premier ministre, il y a quelque temps, on a fait une conférence sur la conservation de nos forêts, et bien que cette conférence ait provoqué beaucoup d'intérêt, il n'y avait pas d'organisation permanente pour continuer l'œuvre sur une grande échelle. Je crois qu'il serait résulté de bien plus grands avantages de cette conférence s'il y eût eu une commission permanente pour en continuer la propagation.

En réponse aux remarques de mon honorable ami (M. Ames) je dois dire que l'association forestière fait un excellent travail mais elle n'a pas d'organisation permanente pour poursuivre ce travail d'un bout à l'autre de l'année. Elle a un secrétaire qui fait bien ce qu'il peut. Mais elle n'a ni bureaux ni officiers permanents et la société se plaint surtout de n'avoir pas de moyens financiers pour poursuivre son œuvre comme elle le voudrait. L'association forestière se résume en grande partie à une réunion annuelle à laquelle les intéressés se rendent pour lire des travaux, pour y faire des discussions intéressantes, mais je regrette de dire que la masse de la population du Canada n'y a apporté aucun intérêt. J'étais à Toronto, lors de cette réunion annuelle où il y avait une centaine de personnes, mais je crois que l'assistance aux séances pouvait comprendre à peu près quarante ou cinquante personnes, et les journaux n'en firent qu'une courte mention et ne publièrent qu'un faible résumé des délibérations. Une commission permanente pourrait continuer cette œuvre instructive. Tout le temps, parce que nous mettrions à sa disposition des hommes pour l'accomplir. Il n'y a aucune difficulté à légiférer ou à administrer si l'opinion publique demande de bonnes lois et une bonne administration. Jusqu'à présent, il est évident que la population de notre pays n'a pas été instruite sur cette question, car

nous n'aurions pas eu l'administration et la législation que nous avons eues dans le passé. J'ai confiance que la commission produira des résultats appréciables.

M. R. L. BORDEN: Je croyais qu'avant de nommer leur commission permanente, les Etats-Unis avaient convoqué les représentants des divers états et avaient obtenu leur approbation et leur appui.

L'hon. M. FISHER: Si je me le rappelle bien, tout d'abord, le président nomma une commission générale qui fut chargée de faire l'inventaire de leurs ressources, et qui fit rapport à la seconde commission, qui était composée des représentants des divers états.

M. R. L. BORDEN: C'est une œuvre essentiellement éducative, et pour la faire réussir nous devons nous assurer d'abord du concours des gouvernements provinciaux. Ne serait-il pas plus sage de faire cela avant d'établir la commission? A cette condition je serais disposé à favoriser l'établissement de cette commission, pourvu que cela ne coûte pas trop cher, naturellement, quand même elle ne produirait que de faibles résultats à son début.

La question importante est d'appeler l'attention du public sur le fait que l'on détruit et gaspille inutilement nos vastes ressources naturelles.

M. MONK: Quels seraient les frais d'une telle commission par année?

L'hon. M. FISHER: Nous demandons un crédit de \$12,000 pour les traitements et \$10,000 pour les dépenses, au total \$22,000.

M. MONK: Est-ce suffisant?

L'hon. M. FISHER: Je l'espère.

M. GEORGE GORDON: Tandis que nous agitions la question de la conservation des forêts, je vois que le département de l'Intérieur a décidé de vendre le bois sur certaines réserves indiennes, et je dois dire qu'il se trompe en établissant les conditions de vente établies. Ces conditions ne tendent pas du tout à la conservation des forêts. Le bois vendu subordonné aux stipulations d'un bail de dix ans, et si le bois n'est pas complètement abattu dans dix ans, la concession revient à l'Etat. La réserve particulière que j'ai en vue est couverte de menus arbres, et le concessionnaire ne devrait pas être obligé d'abattre tout le bois dans la limite stipulée de dix ans. Je crois qu'il serait préférable de vendre le bois tout d'un coup; l'acquéreur acquittant immédiatement les droits et toute autre redevance, devrait être libre de l'abattre quand il le jugerait à propos. Je dirai au ministre que ce serait dans l'intérêt de toutes les parties concernées d'adopter ma proposition.

(Il est fait rapport du projet de résolution, qui est lu pour la 2e fois et adopté; il est renvoyé au comité général pour être joint à la discussion du bill n° 159).

Le projet de loi (n° 159) tendant à l'établissement d'une commission pour la conservation des ressources naturelles est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 3:

Le ministre de l'Agriculture, le ministre de l'Intérieur, le ministre des Mines et le membre du gouvernement de chaque province du Canada qui est chargé de l'administration des ressources naturelles de la province sont d'office membres de la commission.

M. McCARTHY: A quels ministres d'Alberta et de Saskatchewan s'applique cet article? Ces deux provinces n'ont aucune autorité sur leurs propres ressources naturelles. Nous n'avons pas à administrer et je ne vois pas par conséquent quel ministre dans ces deux provinces est éligible. Le ministre sait que c'est le ministre de l'Intérieur du gouvernement fédéral qui est chargé de l'administration des ressources naturelles de ces deux provinces.

L'hon. M. FISHER: Le ministre de l'Agriculture de Saskatchewan a beaucoup à faire avec le développement des ressources naturelles de cette province, sous le rapport des terres, que ces terres appartiennent au gouvernement fédéral ou aux particuliers.

Sur l'article 4:

Au nombre des membres nommés par le Gouverneur en conseil, il doit en être au moins un pour chaque province qui soit membre de la faculté d'une université dans cette province, s'il y existe une université.

M. G. V. WHITE: Quel cours spécial universitaire le chef devra-t-il avoir suivi?

L'hon. M. FISHER: Le Gouvernement consultera le directeur de l'université pour savoir qui possède les meilleures aptitudes.

Sur l'article 6:

Le président préside toutes les assemblées de la commission, prend les mesures nécessaires pour la mise à exécution des décisions et des vues de la commission, dirige le travail des fonctionnaires permanents de la commission et, en termes généraux, remplit les fonctions de chef administratif de la commission.

M. AMES: Est-il prévu à la destitution du président?

L'hon. M. FISHER: L'article 2 prescrit que la commission sera composée de vingt membres nommés par le Gouverneur en conseil et restant en charge durant bon plaisir.

M. AMES: Le seul moyen alors de le déplacer comme président sera de la congédier complètement de la commission.

L'hon. M. FISHER: On pourrait le stipuler.

Sur l'article 9:

Le président ou les autres membres de la commission ne peuvent recevoir aucune rémunération quelconque pour leurs services, mais ils seront remboursés des dépenses raisonnables qu'ils auront effectivement faites pour se rendre aux assemblées de la commission et en revenir et pour leur séjour au lieu des assemblées pendant qu'elles dureront. Au président seront remboursées ses pareilles dépenses de voyage et autres nécessités par les travaux de la commission. Avant que puisse être effectué ce remboursement, le membre de la commission qui y a droit doit rendre un compte de ses frais, lequel doit être certifié par le secrétaire et contresigné par le président, après quoi le paiement peut être fait sur le crédit affecté par le Parlement à l'objet de la commission.

M. WRIGHT: Les dépenses des représentants des diverses provinces seront-elles payées par le gouvernement fédéral?

L'hon. M. FISHER: Oui et celles des membres de la commission.

Sur l'article 12 (assistance temporaire).

M. AMES: Cet article donne-t-il autorisation illimitée de nommer des employés temporaires ou jusqu'à épuisement du crédit?

L'hon. M. FISHER: Oui l'intention du Gouvernement est de faire faire des études techniques par des personnes compétentes.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL TENDANT A MODIFIER LE CODE CRIMINEL.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) propose la deuxième lecture du bill (n° 148) à l'effet d'amender le Code criminel.

M. MONK: Le sujet est d'une très grande importance et je me proposais de le discuter assez longuement; mais à cette époque avancée de la session, je me contenterai de faire quelques courtes remarques. Depuis plusieurs années nous faisons des lois pour créer de nouveaux délits, augmenter les punitions, en créer de nouvelles et trouver les moyens de découvrir le crime. En 1898, nous avons adopté une loi pour mieux constater l'identité des criminels; en 1899, nous avons modifié les règlements des pénitenciers; nous avons adopté aussi une loi relative aux mises en liberté conditionnelle; en 1900, une loi pour amender le Code criminel et aussi une loi régularisant les traitements dans les pénitenciers; en 1903, une autre loi pour amender le Code criminel; en 1904, deux autres pour la même fin; en 1905, deux lois amendant le Code criminel. En 1906, un amendement, en 1907, trois, et en 1908, un ont été apportés à la loi ac-

M. H. B. AMES.

tuelle des prisons et maisons de réforme où sont détenus les enfants de moins de 16 ans dans la Nouvelle-Ecosse. Cette dernière loi est la seule éclairée dans toute cette législation. Je ne critiquerai pas en détail ces différentes lois, mais je me bornerai à dire que leur tendance et leur objet ont été d'augmenter le nombre des délits qui résultent des conditions modernes de la société, d'augmenter les punitions, d'en créer de nouvelles, et de faciliter la découverte des criminels. J'ai dit que la seule loi éclairée était celle de l'année dernière. Elle avait pour objet de séparer les jeunes délinquants dans la Nouvelle-Ecosse des criminels plus vieux. Telles ont été la tendance et la portée de notre législation depuis que je suis entré dans cette Chambre. Les criminalistes de tous les pays admettent que la criminalité augmente énormément partout. Les changements dans la vie moderne font qu'il est devenu nécessaire de décréter des punitions en rapport avec ces changements de conditions. La question que je veux poser est celle-ci: marchons-nous dans la bonne voie en créant ces nouveaux délits et punitions?

Ne pouvons-nous pas faire autre chose pour nous protéger contre ce que je pourrais appeler le flot découragement de la criminalité qui s'avance sur tout le monde. Je dirai franchement à la Chambre que nous suivons la mauvaise voie; nous négligeons les véritables moyens d'amélioration, nous faisons exactement comme l'homme de la fable qui roulait continuellement une roche vers le sommet d'une montagne, la roche descendant continuellement avant d'avoir atteint le sommet. Ne pouvons-nous pas tourner les yeux vers un avenir plus encourageant? Tous les membres de cette Chambre ont déjà remarqué que les peuples modernes ont été imbus de l'esprit du christianisme ou de l'altruisme, peu importe de quel nom on appelle cet esprit, et a appris à ne pas désespérer ni regarder un criminel comme perdu, sans espoir, mais au contraire d'essayer de quelque manière à le ramener, particulièrement s'il n'est pas encore rendu à l'état ou à l'âge où tout espoir de rédemption est perdu.

Tous nous avons, pendant ces dernières années particulièrement, été frappés de la nécessité que l'on ressent par tout le monde de mettre un frein à la criminalité croissante parmi les jeunes gens, parmi ceux que l'on appelle aux Etats-Unis et en Angleterre les adultes juvéniles. Non pas les criminels tout jeunes, mais ceux dont l'âge varie entre 12 à 26 ou 28 ans, et qui tombent bien souvent involontairement, et sont excusables, mais qui ne sont pas absolument corrompus et dont la rédemption serait possible dans des circonstances favorables.

Au sujet de remèdes à prendre, il y a trois choses que nous ne pouvons pas faire; nous ne pouvons pas, par exemple, empêcher la circulation de ce que j'appellerai la littéra-

ture dangereuse, non pas la littérature immorale, mais la littérature réellement dangereuse, qui, suivant les criminalistes, est la cause d'un très grand nombre des crimes les plus graves qui sont commis aujourd'hui. Plusieurs de ces livres ont été écrits par des hommes de génie, et on a retracé plusieurs crimes à la lecture de ces livres, mais je comprends qu'il n'est pas possible à ce Parlement d'empêcher la circulation de cette littérature dangereuse. Nous ne pouvons pas non plus empêcher les journaux de faire connaître à leurs lecteurs tous les détails d'un crime. J'ai devant moi plusieurs autorités traitant de cette question mais je ne veux pas retarder la Chambre en en lisant des paragraphes, parce que plusieurs des crimes qui sont commis aujourd'hui sont dus, tout étrange que la chose paraisse à plusieurs d'entre nous, à la description dans les journaux en couleurs vives de tous les détails des crimes qui ont été commis. Je suppose que tous ces faits sont admis par tous les membres de cette Chambre. Plus que cela, il faut admettre que la presse est un instrument qui fait tant de bien sous beaucoup de rapports et offre tant d'avantages dans notre monde moderne, qu'à cause de cette tendance qui existe et qui se guérira peut-être d'elle-même plus tard, il serait difficile pour les législateurs de diminuer ou de restreindre en aucune manière la liberté de la presse. Je crois que c'est sir Edward Radcliffe, le propriétaire du grand journal "Morning Herald" qui, ayant reconnu les mauvais résultats déléterés de ces publications, leur ferma les colonnes de son journal, mais il reconnut plus tard que les revenus de son journal diminuaient et il fut obligé de revenir sur sa décision.

Nous ne pouvons rien faire pour empêcher ce que je pourrais appeler l'apothéose du crime; nous ne pouvons pas empêcher lorsqu'un grand crime est commis que la personne accusée du crime ne devienne un sujet plein d'intérêt pour tout le monde. D'après les meilleures autorités, des autorités qui ne peuvent être mises en doute, beaucoup de gens sont portés à suivre l'exemple des criminels. J'en pourrais citer plusieurs, mais je m'en abstiendrai et je ne mentionnerai que Tallack, une autorité reconnue sur les questions phrénologiques et la prévention du crime; je citerai, aussi un autre article publié sur la même question il y a quelque temps par la revue "The Month", de Londres. Ne pouvons-nous pas faire quelque chose pour diminuer la tendance au crime parmi la jeunesse. Les statistiques montrent une augmentation de 20 p. 100 parmi les jeunes criminels et parmi les prisonniers de ce pays, dont le chiffre s'élève à environ 1,400, sur lesquels il y en a plus de 800 âgés de moins de 30 ans, et un nombre considérable au-dessous de 25 ans. Il y a deux moyens que l'on pourrait adopter et qui me semblent

être du devoir du Gouvernement d'adopter pour arrêter le flot croissant du crime dont j'ai parlé.

Premièrement, ne serait-il pas possible au Gouvernement, je dirai même au ministre de la Justice d'engager les personnes qui par tout le pays portent à se réunir à la question, à chercher ensemble quelques moyens de réforme, à faire un effort spécial pour préserver notre jeunesse contre le danger évident qui a pris une si grande extension pendant ces quelques dernières années.

En Angleterre, en 1907, quelques hommes éminents dans la société ont invité un grand nombre de citoyens à se réunir et ont établi un comité provisoire pour s'occuper de la question. Un grand nombre s'étant réunis, un comité exécutif fut nommé et les chefs de la nation américaine s'unirent aux Anglais dans cette œuvre salutaire.

Un comité exécutif fut formé de personnes s'intéressant à l'éducation, au progrès et à la conservation de notre jeunesse, et on peut voir le résultat de leurs travaux pendant le peu de temps qu'ils furent à l'œuvre, dans ces deux volumes desquels je vais lire quelques extraits, mais je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps. Ce livre est intitulé "Instruction morale et entraînement dans les écoles dans le Royaume-Uni et dans les colonies du pays".

Nous voyons dans ces volumes les résultats des efforts faits collectivement par les hommes qui s'occupent d'éducation, et ceux qui s'intéressent d'une façon générale à la conservation de notre jeunesse pendant cette courte année et demie consacrée à cette œuvre de rédemption et, bien que nous n'ayions pas de statistiques pour nous montrer exactement que ce qui a été fait, nous pouvons dire avec certitude que leurs travaux ont eu les plus excellents résultats. Il y a dans notre pays un certain nombre de personnes de religions diverses, qui vu la grandeur du danger, seraient prêtes, j'en suis certain à s'intéresser à cette œuvre. J'en connais un grand nombre dans la ville de Montréal et je suis certain qu'il y en a plusieurs aussi dans les autres provinces, et il me semble que bien que nos attributions soient principalement législatives, tout le monde dirait que c'est une œuvre méritoire si un dignitaire important comme le ministre de la Justice prenait l'initiative d'un tel mouvement dans notre pays. Il y a, nul doute, un grand nombre de corps qui travaillent dans cette direction au sein de toutes les religions, ainsi que tous les honorables membres de cette Chambre le comprennent facilement; mais un effort collectif, un effort comme celui qui a produit des résultats aussi salutaires en An-

gleterre et aux Etats-Unis serait accompagné d'un résultat semblable et contribuerait beaucoup dans un jeune pays comme le nôtre à empêcher le danger d'augmenter, et à sauver nos jeunes gens en grand nombre des périls auxquels ils sont exposés, particulièrement dans l'état actuel de la société moderne.

J'arrive maintenant à un autre point. On a tenu en différentes parties du monde sept congrès auxquels 20 ou 30 nations ont pris part et dans lesquels on a discuté les questions de prison. Ces congrès ont contribué beaucoup à amener la réforme des prisons; ils ont fait comprendre d'une façon plus claire la nécessité d'isoler dans nos pénitenciers ceux qui n'ont pas encore été beaucoup contaminés par le contact de criminels endurcis, la nécessité absolue de les classer et de les séparer. Lors du dernier congrès à Budapesth, Hongrie, cette question a été traitée, et il a été universellement admis que sans la séparation on ne pouvait espérer obtenir de bons résultats. Sans la séparation, le pénitencier n'est rien de plus qu'une serre chaude où fermentent le crime et l'esprit du crime au milieu de détenus qui pourraient être sauvés. Le prochain de ces admirables congrès sera tenu à Washington en 1910, sur l'invitation du président Roosevelt.

Trente-six nations ont participé au congrès de Budapesth. J'exhorte le Gouvernement à participer au congrès de 1910. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) le sait, la chose est susceptible de réalisation et il faudra que le Canada soit représenté dans cette circonstance par quelqu'un qui prend un sincère intérêt à ces questions d'importance vitale, et par l'intermédiaire duquel nous nous mettrions en relations avec les habiles savants qui font autorité en matière de criminologie. Actuellement nous créons législativement des infractions, nous multiplions les crimes nous envoyons au pénitencier une forte population.

Ces criminels, nous les incarcérons dans des lieux de détention, dans des prisons primitives dont ceux qui franchissent le seuil doivent renoncer à toutes espérances. Jetez un coup d'œil sur le dernier rapport du ministère de la Justice. Le rapport du ministre est très court, mais il ne s'y trouve pas un seul mot sur un seul des grands problèmes que je me suis contenté d'indiquer, ce soir. Parcourez le rapport de l'inspecteur et vous n'y trouverez pas un seul mot sur ces questions. Nous avons nombre de pénitenciers et dans quelques-uns de ces établissements, il serait assez possible de faire la ségrégation, la classification des jeunes gens ou de tenir quelque effort pour la réforme de ceux qui sont encore susceptibles d'être sauvés. Pas un seul mot à cet égard dans le rapport de l'inspecteur. Etudiez les rapports des préfets. Pas un seul mot,

M. F. D. MONK.

pas une seule proposition, rien, absolument rien. Consultez les rapports des fonctionnaires ou des directeurs de ces institutions aux Etats-Unis et vous constaterez qu'en réalité, ces rapports constituent de véritables traités sur la question, remplis des plus admirables propositions d'amélioration et de réforme—et dans nos rapports, rien de semblable. Lisez les rapports des médecins: pas une seule proposition. J'ai examiné les rapports des aumôniers: pas un seul mot à cet égard, sauf que deux ministres du culte anglican ont signalé l'épouvantable danger de contamination, de souillure qui existe sous le régime actuel; ils font touché du doigt toute l'horreur de ce système.

En ce qui concerne le salut de ceux qui sont encore susceptibles de rédemption, il sera intéressant d'emprunter une citation au rapport de la commission créée en 1881 par le gouvernement de la province d'Ontario, et au cours duquel le président du conseil des prisons, dans un langage d'une énergie dont le mien ne saurait approcher, donne de longs développements sur le manque absolu de système qui existe à cet égard dans les prisons et les pénitenciers de sa propre province. J'emprunte quelques lignes à un ouvrage de Tallack, cette grande autorité en matière de criminologie, que j'ai déjà cité. A la page 181 de son livre intitulé, "Penological and Preventive Principles," il dit:

Plus un homme a habité la prison, plus il y a de probabilité qu'il y retournera. C'est là un fait amplement prouvé par l'expérience. La statistique établit que la première courte période d'incarcération dans les prisons cellulaires est celle qui réussit le mieux en général; car, les quatre cinquièmes des personnes qui ont subi une première incarcération, dans une prison cellulaire prennent bien soin dorénavant d'éviter la prison; mais presque la moitié de ceux qui ont habité la prison à deux reprises différentes au moins, en commun, ont dû être de nouveau condamnés à la prison; presque les trois quarts de ceux-là ont été condamnés une quatrième fois à la prison, sinon plus souvent.

Si je mentionne cette autorité, c'est que dans les rapports de ces congrès, on n'exprime pas le moindre doute sur la nécessité du régime cellulaire. Aux Etats-Unis, on a réalisé de merveilleux progrès et on est arrivé à des résultats admirables. Ceux de nos collègues qui désireraient étudier cette importante question pourraient consulter avec avantage les écrits parus aux Etats-Unis, au sujet des expériences tentées au pénitencier d'Elmira, état de New-York, et cela au moyen de la séparation et de la classification absolue. Ce n'est pas une institution à l'instar de nos prisons ou de nos pénitenciers du temps jadis; c'est un établissement où l'on a tenté un effort pratique en vue de séparer, de

classifier les prisonniers et de réformer ceux qui sont susceptibles de réforme.

La statistique publiée n'est pas absolument exacte, mais tout incroyable que cela paraisse, 80 p. 100 de ces prisonniers ont été remis en liberté, à l'expiration de leur sentence et sont devenus de bons citoyens. Dans la prison correctionnelle du Massachusetts pour femmes, sous un régime semblable, on a sauvé un nombre étonnant de femmes condamnées, et on sait combien les femmes sont exposées à récidiver. On a constaté aux Etats-Unis que le système de la ségrégation, loin d'entraîner plus de frais que l'autre, est réellement plus économique; non seulement il est infiniment meilleur, mais il entraîne moins de frais que l'autre système. Je ne crains pas de le dire: au Canada tous nos efforts, au cours des années dernières, se sont bornés à créer de nouveaux crimes, à établir de nouveaux châtiments, à faciliter la procédure, mais nous n'avons pas fait un seul pas pour nous orienter vers la réforme des pénitenciers et des prisons; nous n'avons pas tenté une seule démarche, à l'instar de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, de la France et de la Belgique et de nombre d'autres pays, afin de soustraire la jeunesse aux influences nocives et aux souillures de la vie moderne. Personne ne saurait mieux que le ministre actuel de la Justice, et que le premier ministre, prendre une orientation vers la réforme que j'ai indiquée et qui a produit d'aussi excellents résultats en Angleterre.

Quant à l'autre question, la réforme de notre système pénitencier, c'est là une réforme qui s'impose. Il nous incombe d'appliquer les nombreuses propositions en ce sens formulées par les auteurs qui traitent de criminologie. J'ai saisi l'occasion d'adresser ces observations à la Chambre et d'exprimer l'espoir que nous aborderons sans retard l'étude de ces questions. Il importe de conserver nos ressources naturelles et nous devons tenter un effort pour obvier aux abus du moment. Quarante pour cent de notre population criminelle sont des immigrants venus de l'étranger au Canada. Il y a 60 p. 100 de criminels nés au Canada et 40 p. 100 de criminels nés à l'étranger. Mais avant tout, il importe de prendre les mesures voulues pour prévenir et guérir le mal et le Gouvernement, je l'espère, tiendra compte des remarques que je viens de formuler.

L'hon. JACQUES BUREAU (solliciteur général): J'ai prêté une religieuse attention aux observations tombées des lèvres du député de Jacques-Cartier (M. Monk). Nous déplorons tous ce flot montant de la criminalité au pays et nous tentons l'impossible pour l'endiguer. L'honorable député nous a signalé les journaux comme offrant un stimulant à la criminalité, mais il ne suggère aucune mesure ré-

pressive que nous pourrions adopter pour enrayer ce mouvement. Au contraire, à son avis, la presse rend de si précieux services au pays qu'il faut bien se garder de lui créer des entraves. Une autre objection formulée par l'honorable député, c'est la promiscuité des criminels dans nos pénitenciers. C'est là une question qui relèverait de la loi des pénitenciers plutôt que du Code pénal. Si nous avons multiplié le nombre des infractions et essayé d'aggraver les peines, c'est dans l'effort tenté pour endiguer le flot toujours montant de la criminalité dans notre pays. Si je comprends bien le principe sur lequel repose le Code pénal, c'est celui-ci: "Il vous est défendu de faire tel acte et si vous le faites, vous êtes passible d'un châtimement".

L'honorable préopinant a présenté plusieurs propositions qui ne semblent nullement se rattacher au projet de loi en discussion. Quant à la proposition tendant à inviter les hommes d'élite des hautes classes de la société dans les différentes villes à se grouper en association, pour enseigner aux jeunes gens à éviter les milieux où ils seraient exposés à contracter de mauvaises habitudes et à commettre le crime, c'est là une proposition à laquelle je me rallie cordialement. A mon avis, tout homme sincère, tout patriote doit se faire un devoir de tenter quelque effort pour réprimer et prévenir la criminalité; mais ce n'est guère là une question que nous puissions faire figurer dans un amendement du Code pénal. Il n'est guère possible de légiférer sur pareille question. Cette question rentre plutôt dans l'éducation familiale et relève de l'initiative des citoyens plutôt que de l'initiative du Parlement fédéral; car il serait difficile d'inscrire au statut une disposition tendant à la réalisation de la situation que nous appelons de tous nos vœux.

En ce qui concerne la bonne volonté des divers groupes de citoyens, l'honorable député, sans doute, est animé de ce sentiment, en ce qui concerne le Gouvernement.

Quant à la ségrégation des criminels l'honorable député le sait aussi bien que moi, les criminels coupables d'infractions de moindre gravité échappent à notre juridiction. Ils sont incarcérés dans les prisons provinciales, s'ils sont condamnés à moins de deux ans de prison. Toutes ces infractions de moindre gravité échappent à la juridiction du ministre de la Justice ou de son département. Comme l'honorable député le pourra constater, en lisant les règlements des différents pénitenciers, les fonctionnaires du ministère se sont occupés de la classification des criminels.

M. MONK: Il n'existe pas de classification. Il y a promiscuité des criminels.

L'hon. M. BUREAU: La loi des pénitenciers ne contient pas de dispositions à cet égard, mais des inspecteurs ont visé à séparer les criminels dans les pénitenciers. Ils

sont classifiés et cela à tel point qu'on les désigne comme figurant dans la première, la deuxième ou la troisième classe, par le nombre d'étoiles qu'ils portent sur le collet de leur habit. En ce qui concerne les jeunes criminels, nous avons adopté, l'année dernière, une loi dite des jeunes délinquants.

Le préambule indique l'objectif visé par la loi :

Considérant qu'il n'est pas à propos que les jeunes délinquants soient classés ou traités comme des criminels ordinaires, le bien de la société demandant, au contraire, qu'ils ne soient pas mis en contact avec les criminels et qu'ils soient soumis à une surveillance, à un traitement et un contrôle éclairés tendant à réprimer leurs inclinations mauvaises et affermir leurs bons instincts. A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada décrète :

Cette loi doit entrer en vigueur par voie de proclamation.

La présente loi entrera en vigueur, lorsque et selon que des proclamations la déclarant en vigueur dans une province, une cité, une ville ou autre partie d'une province seront lancées et publiées dans la "Gazette du Canada".

Il faut qu'une demande soit présentée par la province, la cité ou la ville qui désire voir la loi appliquée. Il y aura un an le 20 juillet que cette loi a été sanctionnée et jusqu'ici dans toute l'étendue du pays, il n'a été présenté qu'une seule demande tendant à la mise en vigueur de la loi, et cette demande est venue de la ville de Winnipeg. Sans doute, le ministre de la Justice, le département de la Justice, et le Gouvernement dans son ensemble sont toujours disposés à faire bon accueil à toute proposition tendant à l'amélioration de la moralité publique. Mais, à mon avis, l'honorable député nous a signalé une foule de maux sans nous indiquer le remède. En ce qui concerne la classification des criminels, c'est là une question qui ne relève pas du Code pénal. La nécessité d'un amendement se faisant sentir, cet amendement devrait figurer dans la loi des pénitenciers. Quelques propositions formulées par l'honorable député sont excellentes et nous lui accordons volontiers notre appui pour les mettre à exécution. Pour mon propre compte, je m'adresserais volontiers à mes électeurs, ou aux citoyens de Montréal, pour leur demander d'établir une association et de s'employer le dimanche ou tout autre jour de la semaine à empêcher la jeunesse de se livrer au crime.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 207.

M. R. L. BORDEN: On m'a déclaré que la condition relative à la distribution au M. J. BUREAU.

Canada de littérature et de peintures immorales et indécentes est absolument étonnante. Je ne pense pas que les dispositions de la loi puissent être trop rigoureuses à ce sujet. On m'a laissé entendre que les pénalités proposées dans ce bill n'étaient pas aussi efficaces qu'elles devraient l'être. Il y aura, je le crois, beaucoup de difficultés à trouver que les personnes qui ont en leur possession de la littérature ou des gravures immorales ou indécentes les détiennent en vue de les mettre en vente, d'après les termes mêmes de cet article. Ne serait-il pas préférable d'imposer une pénalité à toute personne qui aurait en sa possession de tels objets ou ne pourrait-on pas ajouter une disposition pour que le seul fait d'avoir en sa possession ces objets, soit une preuve suffisante qu'ils sont destinés à la vente. Dans l'impossibilité où j'étais de me rendre compte de la difficulté d'établir la preuve, je n'ai pas pu donner une attention suffisante à la question, mais j'aimerais à connaître les intentions du Gouvernement à ce propos.

L'hon. M. AYLESWORTH: Cet article, tel qu'il est contenu dans le bill a reçu toute l'attention dont j'étais capable, et il a été en même temps l'objet d'une attention sérieuse de la part d'autres députés. Il a fait le sujet d'un grand nombre de correspondances avec des personnes qui étaient intéressées dans la question. Il m'a été proposé par une députation du clergé qui est venue à Ottawa relativement à cette question qui relève du Code criminel, et aussi à quelques autres amendements qu'elle désirait y voir introduire. Quand le bill a été présenté dans sa forme actuelle, le fait que l'amendement proposé n'atteignait pas le cas d'une personne qui avait simplement en sa possession une gravure immorale ou indécente a été délibérément porté à mon attention et on a insisté auprès de moi afin que les mots "pour distribution, vente ou circulation" soient retranchés.

J'ai reçu un grand nombre de lettres sur ce sujet, quelques-unes du rév. docteur Chown, et d'autres personnes qui s'intéressent particulièrement à la question, et qui je crois appartiennent à la même église que le révérend pasteur. Le résultat de cette correspondance, je suis heureux de le dire, est que finalement le docteur Chown a exprimé sa satisfaction pour les expressions employées dans le présent article. J'ai présumé, et je lui ai soumis mes idées pour qu'il les examine, qu'une offense de cette nature consistant à avoir en sa possession une chose défendue, était assez analogue au délit prévu par la loi des licences, d'avoir en sa possession pour les mettre en vente des liqueurs alcooliques. Des poursuites pour ce délit sont fréquentes. C'est en réalité une simple question de fait à dé-

terminer par le juge ou le magistrat qui établit l'intention pour laquelle les liqueurs alcooliques étaient en la possession de la personne accusée et en général il n'y a pas de difficulté pratique pour arriver à conclure de l'intention. La quantité de marchandises que la personne accusée peut avoir en sa possession est elle-même une indication pour savoir si elle était destinée à être consommée à la maison ou si on devait s'en servir au dehors. Les mêmes considérations s'appliqueraient précisément dans le cas du délit prévu par cet article. Ce n'est pas, dans tous les cas, une chose aussi sérieuse qu'un homme corrompe son propre moral que s'il a corrompu le moral d'autres personnes, et si un homme, pour quelque raison porte dans ses poches une gravure immorale ou indécente, pour son usage personnel, si je puis dire, je ne vois pas qu'il fasse du mal à d'autres qu'à lui-même. J'hésiterais beaucoup avant de déclarer que c'est un délit punissable de deux années d'emprisonnement au pénitencier. Même s'il a en sa possession une peinture indécente dans le but de les distribuer, qu'il soit puni, mais tant qu'il ne "vend, fait circuler, ou distribue" pas et n'a pas en sa possession l'objet dans cette intention, je n'irai pas jusqu'à punir cet homme par une durée assez longue d'emprisonnement. Je voudrais aussi présenter une autre considération.

Je crois que ce n'est certainement pas une chose inconnue que les garçons qui vont à l'école, ceux qui sont déjà des jeunes gens, peuvent posséder d'une manière ou d'une autre une gravure qu'ils n'aimeraient pas qu'on trouve dans leur poche. Le comité pense-t-il qu'un garçon qui aurait pu être assez étourdi pour emporter une telle gravure devrait être passible d'être envoyé au pénitencier ou d'être passible à une accusation criminelle? Si nous en arrivons à rendre punissable le fait d'avoir en sa possession, dans le but coupable de "vendre, distribuer ou faire circuler" nous allons je crois aussi loin qu'on peut raisonnablement nous demander d'aller. J'ai été heureusement capable de donner satisfaction au révérend pasteur qui était particulièrement intéressé à cette question, de façon que la rédaction soit considérée comme allant assez loin. Comme l'avoue le docteur Chown, le Parlement donnerait à un constable le droit d'arrêter une personne soupçonnée et de faire une perquisition dans ses vêtements. Je ne crois pas que je doive aller aussi loin, et j'ai pensé que cet article tel qu'il est rédigé allait aussi loin que nous pouvions le faire.

M. R. L. BORDEN : Je ne prétends pas que la personne qui serait trouvée en possession d'un livre ou d'une gravure obscène devrait nécessairement être envoyée au pénitencier, mais si nous devons appliquer

le raisonnement du ministre de la Justice aux deux articles précédents, je suppose que l'on pourrait dire que si un homme porte un revolver, une dague ou un couteau catalan, simplement pour son plaisir personnel, il ne fait pas de mal à la communauté et par conséquent il n'est pas convenable de faire intervenir dans son cas les articles de la loi criminelle. Mais si vous étudiez ces articles vous verrez que le but pour lequel il s'en sert ne semble pas être discutable. Le simple fait qu'il porte sur lui un couteau catalan, une dague, ou un poignard ou toute autre arme offensive de cette nature, le rend passible de loi criminelle.

S'il est absolument nécessaire d'attacher de l'importance à la sûreté de la personne encore y a-t-il d'autres considérations. Le danger d'empoisonner les esprits d'une communauté entière, par exemple d'une école dont le ministre a parlé comme d'un exemple, mérite également de la considération. Cette article laisse la faculté à quelque individu dégénéré dans une école d'avoir en sa possession et de montrer à d'autres garçons de la littérature ou des gravures indécentes et il n'est passible d'aucune accusation criminelle. Je ne dis pas que cela rentrerait dans le cas de la distribution ou de la circulation. Il conserverait l'objet en sa possession mais le montrerait à d'autres garçons et exercerait sur eux une influence plus démoralisatrice, et pourtant il ne serait pas coupable d'après la loi criminelle que nous sommes en train d'étudier. Pour ce motif, je ne suis pas convaincu qu'elle aille assez loin. Pourtant le Gouvernement a pris une décision finale, il est inutile que j'essaie de raisonner plus longtemps sur cette question.

M. WRIGHT : Le Gouvernement, d'après le Code criminel, a-t-il autorité pour détruire les gravures immorales et les clichés servant à leur reproduction?

L'hon. M. AYLESWORTH : Je ne veux pas répondre catégoriquement à cette question. Je ne connais pas d'autorité qui donne le pouvoir de détruire, mais une personne qui serait arrêtée sur une accusation de ce genre serait fouillée et serait sûre de voir l'article défendu saisi. J'ai personnellement connaissance de quelques cas dans lesquels cette méthode a été adoptée et les articles saisis ont été envoyés au département de la Justice où ils se trouvent actuellement.

M. WRIGHT : Le Gouvernement pourrait aussi bien se faire donner une autorisation de saisir ces clichés destinés à la reproduction de ces gravures et de ces photographies.

M. LENNOX : Mon honorable ami de Grenville (M. Reid) a préparé un amende-

ment dont il a parlé au ministre de la Justice relativement à l'enlèvement. Il a pour but de substituer 25 ans à 7 ans d'emprisonnement dans l'article 297 du Code criminel.

L'hon. M. AYLESWORTH: L'honorable député de Grenville a fait mention de cet amendement lors de la première lecture du bill et il l'a discuté depuis avec moi. Je n'ai aucune objection à cet amendement. Je suis informé à ce propos que plusieurs honorables députés désirent proposer des amendements à d'autres articles du Code, qui sont compris dans ce bill. De tels amendements pourraient être pris en considération après que le bill imprimé aurait été étudié et avant que le comité ne lève sa séance, alors les changements pourraient être introduits aux endroits convenables dans le bill.

Sur l'article 313:

En abrogeant cet article et en y substituant le suivant:

Est coupable d'un acte criminel et passible de dix années d'emprisonnement quiconque enlève ou séquestre une femme d'un âge quelconque, contre sa volonté, qu'elle soit mariée ou non, avec l'intention de l'épouser ou d'avoir un commerce charnel avec elle ou de lui faire épouser un tiers ou avoir un commerce charnel avec une autre personne.

M. BICKERDIKE: Sans doute c'est le bon moment pour introduire mon amendement s'il doit jamais l'être. Le 4 février, j'ai donné avis d'un bill pour modifier l'article 92 du Code criminel, et ce bill a subi sa deuxième lecture. Comme il ne sera pas adopté probablement, je demanderai au ministre de s'en charger. Il contient des dispositions tendant à punir tout individu qui commet un attentat sur sa femme ou sur toute autre personne du sexe féminin, la maltraite et lui inflige des blessures corporelles.

L'hon. M. AYLESWORTH: Cela rentre dans la suggestion que j'ai faite au sujet des amendements généraux.

Sur l'article 314:

En abrogeant le paragraphe 1, et en le remplaçant par l'article suivant:

Est coupable d'un acte criminel et passible de quatorze ans d'emprisonnement quiconque, dans l'intention d'épouser ou de connaître charnellement une femme ou avec l'intention de faire épouser ou connaître charnellement par une autre personne telle femme, ayant un intérêt, soit en droit, soit en équité, présent ou futur, absolu, conditionnel ou éventuel, dans une propriété foncière ou mobilière, ou qui est héritière ou cohéritière présumptive ou la plus proche parente présumptive d'une personne qui a un intérêt de ce genre:

a) pour des motifs de lucre, enlève ou séquestre une telle femme contre sa volonté, quel que soit l'âge de cette femme;

b) attire frauduleusement, enlève ou séquestre une telle femme, à la possession et contre la volonté de ses père et mère ou à

M. H. LENNOX.

celle de toute autre personne, qui en a légalement le soin, ou la charge, telle personne étant âgée de moins de vingt-un ans.

M. R. L. BORDEN: Y a-t-il une différence dans le châtement?

L'hon. M. AYLESWORTH: D'après l'article 313, le châtement prévoit quatorze ans d'emprisonnement pour l'enlèvement d'une femme qui ne possède pas de propriété.

Aux termes de l'article 314 l'enlèvement d'une femme, désignée dans la marge de l'acte comme héritière, est déclaré punissable d'emprisonnement. Le changement consiste, tout en maintenant un maximum de quatorze ans dans le dernier cas, de fixer un maximum de dix ans dans le premier.

424. Par son abrogation et son remplacement par le paragraphe suivant:

Est coupable d'une infraction justiciable du jury, et est passible de deux ans d'emprisonnement quiconque:

a) étant porteur d'un bail ou d'une licence émise aux termes d'un acte relatif à l'extraction de l'or ou de l'argent, ou consenti par le propriétaire d'un terrain censé contenir de l'or ou de l'argent, frustré, par quelque artifice ou stratagème, ou tendre à frustrer Sa Majesté, ou toute personne, d'or, d'argent ou de sommes d'argent, payables ou réservées en vertu de ce bail, ou, dans l'intention susdite, dissimule la quantité d'or ou d'argent qu'il a obtenue ou fait une fausse déclaration à cet égard; ou,

b) n'étant pas le propriétaire ni l'agent du propriétaire de concessions minières alors en exploitation, et sans y être autorisé par écrit par l'officier régulièrement désigné à cet effet dans une loi relative aux mines, en vigueur dans la province dans laquelle on allègue que la faute a été commise, opère la vente ou l'achat de roc, minerai, substances minérales, pierre, quartz ou autres substances contenant de l'or ou de l'argent, ou de l'or ou de l'argent non fondu, ou non traité, ou non ouvré ou partiellement fondu, partiellement traité ou partiellement ouvré, sauf en faveur ou de la part dudit propriétaire ou d'une personne autorisée par lui; ou

c) opérant l'achat de roc, minerai, substance minérale, pierre, quartz ou autre substance contenant de l'or ou de l'argent, ou de l'argent non fondu, ou non traité, ou non ouvré, ou partiellement fondu, partiellement traité ou partiellement ouvré, sauf de la part dudit propriétaire, ou de quelqu'un autorisé par lui, néglige à ce moment de passer en triplicata un acte écrit indiquant l'endroit et le lieu de l'achat, la quantité, la qualité et la valeur de l'or ou de l'argent ainsi acheté, et le nom ou les noms de la personne ou des personnes de qui ces substances ont été achetées, et de déposer ledit acte entre les mains du greffier de la cour de comté ou de district du comté ou du district dans lequel l'achat a été effectué, dans les dix jours, ou entre les mains du fonctionnaire chargé de recevoir dans le dit comté, ou district le dépôt des actes de vente ou de mortgage d'effets mobiliers.

L'hon. M. AYLESWORTH: L'effet de cet amendement projeté est uniquement d'élargir la définition ou description de la

substance dont il est question dans l'article, et de modifier, comme les italiques le font voir, la rédaction quant au lieu d'enregistrement de l'acte. Dans le paragraphe "b" de la loi actuelle, on exige que l'autorisation par écrit émane du fonctionnaire préposé à cette fin et désigné dans aucun acte relatif aux mines en vigueur dans une province quelconque du Canada; de telle sorte que s'il fallait l'interpréter à la lettre, l'autorisation en vue d'une opération conclue dans la province de l'Ontario pourrait émaner d'un fonctionnaire de la province de la Colombie-Anglaise ou vice versa. En vue de corriger cela, les mots en italique dans la ligne 35 du paragraphe "b" ont été adoptés. Ce doit être le fonctionnaire préposé à cette fin mentionné dans un statut de la province où l'on allègue que le délit a été commis. Dans le nouveau texte le corps du délit est décrit: tout quartz contenant de l'or ou tout or ou argent fondu. La difficulté que l'on espère surmonter par le présent texte provient de ce qu'il se trouve dans les très riches dépôts argentifères de Cobalt et de Gowganda du minerai tellement pur qu'il représente une valeur très appréciable au sortir même de la mine, et qu'il s'est produit à mainte reprise des vols considérables. La loi telle qu'elle est ne va pas assez loin; aussi veut-on y intercaler les termes en italiques afin de lui faire couvrir toutes les sortes de minerais aurifères ou argentifères ou tout or ou argent particulièrement ouvré. Ce sont là, les seuls changements opérés par cet article modifié.

Quant à la production de l'acte en triplicata, la présente loi demande qu'elle se fasse dans les vingt jours. Je réduis ce délai à dix jours, et la production doit se faire entre les mains du fonctionnaire attitré. La loi ne dit pas quel est le fonctionnaire attitré, et je me propose de combler cette lacune en indiquant le greffier de la cour ou le fonctionnaire chargé de recevoir le dépôt des actes de vente pour ce district. L'honorable représentant du Yukon (M. Congdon) m'a parlé de la possibilité d'application de ce projet de loi dans le Yukon. Il est encore d'usage dans ce territoire d'utiliser la poussière d'or comme monnaie. Notre intention n'a pas été de contrevenir à cette coutume, et bien que le paragraphe ne parle que de minerai ou de quartz contenant de l'or ou de l'argent, il sera peut-être bon afin d'éviter tout malentendu d'exempter spécialement le Yukon. Je propose donc qu'il soit inséré un sous-paragraphe dans les termes suivants:

Les deux paragraphes précédents b) et c), ne visent pas le territoire du Yukon et n'y sont pas applicables.

M. GERVAIS: Relativement à l'amendement proposé à l'article 508a, quant à la possession, la vente ou la préparation de plaques en vue de la publication de contre-

façons de morceaux de musique, je prie le ministre de dire qui a demandé ce texte de loi pour la protection des compositions musicales déjà enregistrées à Ottawa. En effet, aux termes de la convention de Berne, les morceaux de musique et autres publications qui n'ont pas été enregistrées à Ottawa, sont l'objet de tout autant de protection, suivant les décisions les plus récentes des tribunaux, que les publications qui y ont été enregistrées. Je me demande pourquoi nous ferions une distinction entre les morceaux de musique qui ont été enregistrés à Ottawa et ceux qui ne l'ont pas été, puisque, aux termes de la convention de Berne, tous ont droit à la même protection. Pourquoi édicterions-nous pareille législation qui semble rigide et vexatoire?

L'hon. M. AYLESWORTH: Cet article est en substance une reproduction de l'acte impérial de 1906 relatif au même sujet. Mon attention a été attirée sur le sujet, surtout par un avocat de Toronto qui a dû, pour le compte de certains clients, tenter des poursuites en vue de restreindre le commerce de morceaux de musique en contrefaçon. Il a éprouvé, dit-il, beaucoup de difficulté à faire reconnaître les prétentions de ses clients, par suite de l'absence dans notre pays d'une législation de la nature de celle votée sur ce sujet en Angleterre il y a trois ans; et comme la proposition m'a paru opportune, j'ai inséré ce texte sous forme d'amendement, après m'être consulté avec le ministre de l'Agriculture et avoir soumis le texte aux fonctionnaires de son département. Et même le ministre de l'Agriculture, dont le département est chargé de faire l'application de la loi sur les droits d'auteur, m'a engagé fortement à insérer cet amendement.

M. GERVAIS: A mon avis, la loi sur les droits d'auteur est une sauvegarde bien suffisante, et je ne vois pas pourquoi nous créerions de nouveaux délits sur les instances d'un avocat de Toronto. Nous avons déjà défini trop de crimes à la demande de parties intéressées. La loi sur les droits d'auteur fournit suffisamment de moyens sous forme d'injonction, de confiscation, d'amende, etc. Ce serait une cruauté d'emprisonner quelqu'un parce qu'il a en sa possession un morceau de musique qu'il a peut-être acheté d'un voisin. Nous devrions hésiter avant de créer un nouveau crime. Déjà le Code définit 500 ou 600 crimes ou délits, et il n'y a pas de raison pour en créer d'autres. Attendons que cet avocat de Toronto ait eu encore une ou deux causes de cette nature avant de voter pareille loi.

L'hon. M. AYLESWORTH: Cette mesure ne saurait avoir que de bons effets. Personne ne peut avoir de sympathie pour le marchand de musique de contrefaçon pas

plus qu'on n'en peut avoir pour celui qui se rend coupable d'une contrefaçon quelconque; et la difficulté que l'on éprouve dans la pratique lorsqu'il s'agit de mettre un terme à ce commerce illicite, c'est que celui qui s'y livre est d'ordinaire, sinon toujours, à l'abri de toute poursuite.

L'individu qui se trouve lésé n'a aucun intérêt à intenter une action en dommage. C'est une procédure coûteuse que celle d'une injonction. Sans doute, le propriétaire pourrait d'ordinaire, s'il a des témoins, obtenir une injonction en vue d'empêcher le contrefacteur de se livrer à son commerce illicite. Mais parfois, il n'est guère possible de prendre ce moyen, parce que les morceaux de musique sont distribués par la poste, et on m'informe qu'un commerce très actif de cette nature s'est fait en divers temps. Il est beaucoup plus facile, on le conçoit, de s'assurer le bénéfice du travail d'un autre en matière de composition musicale que lorsqu'il s'agit d'un livre. En effet, les frais d'impression d'un morceau de musique sont peu élevés; la distribution s'en fait facilement, et l'on peut s'assurer des bénéfices importants avant que les intéressés aient eu le temps d'intervenir. On a jugé nécessaire, au parlement impérial, comme je l'ai fait observer, d'en faire le sujet d'un acte spécial indépendant. Le texte de cet acte est entre mes mains, et je me ferais un plaisir d'en donner communication à l'honorable député (M. Gervais). J'ai cru que cette mesure ne souleverait aucune objection et ne pourrait que donner de bons résultats. Mais sûrement si quelque honorable député y trouve matière à critique, ou désire qu'elle soit réservée pour examen ultérieur, étant donné surtout que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) n'est pas à son siège, je la réserverai volontiers.

M. GERVAIS: De fait, il me semble que ce n'est guère rendre justice à des intérêts importants de notre grand pays que de confier au ministre de l'Agriculture le soin d'appliquer la loi sur les droits d'auteur. Je sais que le ministre de l'Agriculture est chargé du soin d'appliquer la loi des brevets d'invention, la loi des droits d'auteur et autres lois semblables. Mais, en somme, ce n'est pas une grande garantie; car je crois que notre loi des brevets d'invention devrait être grandement modifiée, et que notre bureau des brevets ne devrait pas être une annexe du département de l'Agriculture, mais devrait avoir une existence indépendante, et avoir comme annexe un bureau de recherches des brevets. Mais comme le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Fisher) n'est pas ici, il vaut peut-être mieux que je n'en dise pas davantage, et comme le ministre de la Justice est disposé à différer l'examen ultérieur de la question, je n'en dirai pas davantage ce soir.

M. A. B. AYLESWORTH.

M. LENNOX: Je désire soumettre le texte d'un projet d'amendement pour que le ministre de la Justice en prenne connaissance dans l'intervalle et avant que le projet de loi soit délibéré. Je ne prétends pas être très renseigné sur le sujet, mais j'ai reçu des lettres de personnes intéressées dans des productions dramatiques; et elles me font observer qu'au Canada des gens qui obtiennent le droit exclusif de reproduire des pièces de théâtre constatent qu'on empiète sur leurs droits, et comme vient de le dire le ministre de la Justice, dans beaucoup de cas ces violations de la loi ne sont pas solvables. On demande que la loi soit rendue beaucoup plus sévère en ce qui regarde la contrefaçon d'œuvres dramatiques, si, de fait, il existe bien un article du Code criminel réglant la matière.

On m'informe que les droits d'auteur sur certaines de ces productions dramatiques s'élèvent jusqu'à \$500 et \$600 par représentation. Ainsi, lorsqu'elles sont votées et reproduites d'une façon médiocre on dit que non seulement l'auteur est volé mais que le public l'est également parce qu'on lui impose une piètre imitation en lui faisant espérer un spectacle d'un grand mérite. On m'a passé un amendement que l'on propose d'ajouter à cet article. Je vais le lire afin que le ministre puisse le lire en même temps, ce qu'il fera je l'espère, et afin qu'il considère s'il juge opportun de l'adopter. Comme tous les autres honorables députés, j'ai plus d'une fois entendu répéter que nos lois relatives aux droits d'auteur sont très faibles et ont besoin d'être fortifiées sous plus d'un rapport. Cet amendement indique peut-être l'une des manières de le faire. On propose d'insérer immédiatement après l'article 508a le paragraphe suivant:

Toute personne qui, après l'enregistrement d'une œuvre dramatique quelconque, fait jouer, exécuter ou représenter publiquement, ou en quelque manière que ce soit, cause, aide ou permet la représentation en tout ou en partie de cette œuvre dramatique sans le consentement du propriétaire (à moins qu'elle ne prouve qu'elle a agi innocemment) est coupable d'une offense et passible d'une condamnation sommaire à une amende de pas moins de \$100 et de pas plus de \$500, ou à l'emprisonnement pour trente jours, ou à l'une et à l'autre, à la discrétion du tribunal, et, en cas de récidive, à l'emprisonnement pour six mois avec ou sans travaux forcés.

M. WRIGHT: Cet article pourvoit à la destruction des clichés servant à l'impression des plagiats de compositions musicales. Il me semble que le ministre devrait aussi décréter la destruction des clichés pour l'impression des gravures immorales ou autres choses de ce genre.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: L'article 508 est remis à plus tard.

Sur l'article 544a (prolongation de la durée de détention du bétail sur les chemins de fer).

L'hon. M. AYLESWORTH: Je désire proposer d'ajouter quelques mots à cet article. L'article décrète, comme le verront les honorables députés, que la durée de la détention du bétail transporté en ce chemin de fer sera prolongée sur la demande écrite du propriétaire, jusqu'à 36 heures—la loi dit maintenant 28 heures. Je désire ajouter les mots:

Lorsque ces animaux sont transportés dans des wagons munis des appareils nécessaires et sont, durant ce temps, nourris et abreuvés sans être descendus des wagons.

La proposition a pour but de prolonger la détention jusqu'à 36 heures, pourvu que le bétail soit transporté dans des wagons munis des installations requises pour le nourrir et l'abreuver, et si le bétail est nourri et abreuvé durant le trajet.

Sur l'article 750 (procédure en appel; avis de pourvoi en appel; cautionnements, etc.).

M. MADDIN: J'aimerais à savoir quel but le ministre se propose en modifiant la loi relativement aux cautionnements requis pour se pourvoir en appel. D'après la loi, telle qu'elle figurait originairement dans le Code en 1892, l'appelant donnait d'abord avis, puis procédait comme il lui faudra procéder en vertu de cet amendement. En 1905, est entré en vigueur un amendement décrétant qu'outre l'avis devant être donné dans un délai de dix jours, après la conviction, un autre avis exposant les raisons de l'appel doit être donné cinq jours avant l'audition de l'appel. La raison pour laquelle j'attire là-dessus l'attention du ministre de la Justice et du comité, c'est que des douzaines d'appels ont été renvoyés ou rejetés par suite de la modification de la loi exigeant qu'un avis soit donné, cinq jours avant de se présenter à la cour d'appel, expliquant les raisons pour lesquelles l'appel est interjeté. Cela dure depuis 1905, et je suis d'avis que ce n'est pas une mauvaise législation que celle qui consiste à obliger l'appelant à exposer les raisons de son pourvoi en appel. On propose maintenant de modifier cet avis. En vertu de cet amendement, un seul avis doit être donné au lieu de deux, et il doit exposer les raisons de l'appel dans les dix jours qui suivent la conviction. C'est là une modification de la procédure et cela aura pour effet de créer de la confusion dans les divers comtés de la Nouvelle-Ecosse dont il est question. Je ne puis voir aucune bonne raison pour que le Parlement fédéral, à toutes les deux ou trois sessions, modifie la loi relativement aux appels dans la Nouvelle-Ecosse.

En ce qui concerne les cautionnements, la loi, telle qu'elle était jadis, exigeait qu'un accusé restât en prison ou donnât des cautionnements. Ceci s'appliquait aux

cas où la sentence comportait l'emprisonnement sans l'alternative d'une amende, ou bien, lorsqu'une amende était imposée avec alternative d'emprisonnement ou à défaut de paiement, alors, l'accusé, en donnant caution, au lieu de rester incarcéré, pouvait déposer une somme d'argent, à la discrétion du juge, avec une autre somme pour les frais. Cela a été abrogé et, d'après la loi, telle qu'elle est maintenant, lorsqu'il y a appel d'une condamnation à l'emprisonnement sans l'alternative d'une amende, l'accusé donne un cautionnement, mais s'il s'agit de l'appel d'une condamnation à l'amende, le cautionnement n'est pas nécessaire. D'après la loi telle qu'elle existe, celui qui interjette appel d'une condamnation à l'amende est dans la même position que l'appelant dans une cause civile; il n'est pas tenu de donner caution pour avoir le bénéfice de l'appel, à moins que le juge l'ait condamné à la prison sans l'alternative de l'amende.

On veut maintenant ramener la loi à ce qu'elle était en 1892, sauf quelques légères modifications et je considère que ces fréquents changements dans la loi concernant le droit d'appel est de nature à produire de la confusion. Il est à ma connaissance personnelle qu'un avocat de la Nouvelle-Ecosse a perdu cinq causes en appel, par suite d'un amendement à l'article 750 du Code.

(L'article est réservé.)

M. E. M. MACDONALD: Si la proposition de mon honorable ami (M. Maddin) est acceptée, il faut admettre l'absolue nécessité d'adopter le paragraphe "a".

M. MADDIN: J'y consens.

Sur l'article 761.

M. MADDIN: Les articles 1015 et 1016 du Code, concernant le droit d'appel d'un jugement de la cour supérieure, ou d'un juge d'une cour de comté, au criminel, ou des procédures prises devant un magistrat dans les procès sommaires pour actes criminels et je demanderai au ministre de la Justice s'il ne serait pas à propos d'étendre cet amendement à l'article 762, de manière à comprendre les appels de même que les exposés de cause. Dès le commencement de la session, j'ai soumis le point au sous-ministre de la Justice et il a rédigé un amendement qui me paraît remédier à cette défectuosité de la loi.

J'ai eu une cause dans la Nouvelle-Ecosse qui fut plaidée devant l'honorable juge Fraser et il m'avait promis de m'accorder un appel sur un point réservé, mais avant d'avoir dressé son exposé de la cause, il fut nommé lieutenant-gouverneur de la province et, aux termes de la loi actuelle, il n'a pas pu dresser un exposé de la cause. Je me suis adressé à la cour d'appel, mais les

juges ont déclaré qu'ils ne pouvaient ordonner de dresser un exposé que sur le refus du juge, et comme il n'avait pas refusé, ils ne pouvaient rien faire. Dans cette cause, le jury avait rendu contre l'accusé un verdict de meurtre à son corps défendant, et j'ai dû m'adresser au ministre de la Justice qui a gracié mon client; mais il avait passé trois ou quatre ans au pénitencier, grâce à cette défectuosité de la loi. Je propose que l'article 762 s'applique aux appels, aussi bien qu'aux exposés de cause.

L'hon. M. BUREAU : Je crois que cet amendement a été soumis à mon honorable ami et qu'il y a au département une lettre de lui dans laquelle il se déclare entièrement satisfait.

M. MADDIN : Le projet d'amendement que m'a soumis le sous-ministre, comprenait les appels, et celui-ci ne les comprend pas.

Sur l'article 777.

M. GERVAIS : Quelle bonne raison allègue-t-on pour enlever à un accusé, par cet amendement, le droit de demander un procès sommaire? Quand un accusé demande à subir son procès devant un juge, sans jurés, pourquoi le lui refuser? Il y a deux ans, j'ai fait adopter un bill par lequel une personne accusée de libelle diffamatoire pouvait exiger un procès sans jurés et je ne vois pas pourquoi on présente aujourd'hui cet amendement rétrograde.

L'hon. M. AYLESWORTH : La raison de cet amendement est évident. Il peut se présenter des causes que le procureur général d'une province ne veuille pas laisser juger autrement que par un jury et cet article autorise le procureur général, dans certaines circonstances, à interdire toute autre forme de procès.

M. GERVAIS : Si je comprends bien, le privilège d'un procès par jurés est accordé à l'accusé et non à la couronne, et si le prévenu accepte un procès sommaire, il devrait y avoir droit. Si on donne au procureur général le droit d'obliger un prévenu de subir son procès devant un jury, dans les 21 districts judiciaires de la province de Québec vous aurez des milliers de dollars à payer, car le moindre procès par jury coûte au moins \$500.

Pourquoi un procureur général d'une province aurait-il le droit d'imposer un procès par jury, quand c'est le droit indéniable d'un accusé de demander un procès par jury, un procès sommaire, ou par voies sommaires, comme celui auquel le Code pourvoit? Je ne vois pas pourquoi on autoriserait, le procureur général d'une province, pourrait obliger pour des raisons politiques ou autres un malheureux prévenu à subir un procès par jury. Pourquoi ne pas permettre à l'accusé de choisir entre

M. J. W. MADDIN.

les trois formes de procès autorisées par le Code?

L'hon. M. AYLESWORTH : L'attitude de mon honorable ami (M. Gervais) me rappelle irrésistiblement la vieille histoire de l'individu auquel on promettait de rendre justice et qui répondait que c'était justement ce qu'il redoutait. L'objet de cet amendement est évident. Il peut arriver que le magistrat soit un ami de l'accusé et que ce dernier désire être jugé par lui, surtout quand la punition peut être de plus de cinq ans. C'est pour prévenir ces complaisances que cette latitude est accordée au procureur général de la province.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill.

1re LECTURE

De divers projets de loi :

Le 1er (n° 188), déposé par M. McCraney, concernant la compagnie d'assurance sur la "Prudential of Canada" et l'autorisant à changer son nom en celui de "The Security Life Insurance Company of Canada".

Le 3e (n° 190), déposé par le même, tendant à constituer civilement la "Commerce Insurance Company".

Le 3e (n° 190), déposé par le même concernant la "Fidelity Life Insurance Company of Canada".

CLOTURE DE LA SEANCE—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. LENNOX : Quel sera l'objet en discussion demain?

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. S. Hughes), l'honorable député de Queen (I. P.-E.) (M. Warburton) et l'honorable député d'Assiniboia (M. Turriff) ont donné avis de leur intention de faire quelques observations quand la Chambre sera invitée à siéger en comité des subsides.

M. LENNOX : Quels crédits discutera-t-on?

L'hon. M. FIELDING : Ceux des travaux publics.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure et dix minutes jeudi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 13 mai 1909.

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

QUESTIONS.

ACCES AU QUAÏ DE L'ÎLE PANMURE.

M. FRASER demande :

1. Le Gouvernement a-t-il acheté le terrain donnant accès au quai de l'île Panmure (I.P.-E.)? Dans l'affirmative, combien a coûté ce terrain et quand a-t-il été payé?

2. Le Gouvernement sait-il qu'une voie d'accès audit quai n'est pas encore ouverte? Dans l'affirmative, a-t-il l'intention d'ouvrir cette voie d'accès immédiatement?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de faire exécuter des travaux de dragage à proximité dudit quai au cours de cette saison?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics)

1. Oui, au prix de \$150 payé le 9 avril 1906.

2. L'ingénieur divisionnaire fait rapport qu'un passage est maintenant ouvert au public et qu'auparavant le propriétaire du terrain adjacent, de qui le droit de passage a été obtenu, permettait au public de passer par son chemin privé qui donnait facilement accès au quai.

3. Le Gouvernement ignore si des travaux de dragage sont nécessaires dans les eaux de l'île Panmure.

PORT D'INVERNESS.

M. MADDIN demande :

1. Qu'a-t-on fait de la somme de \$5,300 prise à même le crédit de \$10,000 d'Inverness, dans le comté d'Inverness (N.-E.), pendant l'exercice de 1908-1909?

2. Quels sont les détails de la dépense?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1 et 2. Les dépenses suivantes ont été faites dans le port d'Inverness au cours du dernier exercice :

D. R. McLean, contremaitre..	\$70 00
A. S. McDonald, charpentier..	6 00
Matériaux..	834 96

Total.. \$ 910 96

CONCESSIONS DE TERRES AUX SOLDATS DU CONTINGENT ENVOYÉ AU SUD-AFRICAIN.

M. DANIEL demande :

1. Combien de concessions de terres aux soldats du contingent envoyé au Sud-africain ont été choisies et inscrites au département?

2. Combien de choix de substituts ont-ils été approuvés par le département?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) :

1. 654 concessions situées aux endroits suivants :

Battleford	58
Calgary	164
Edmonton	31
Humboldt	28
Lethbridge	50
Moosejaw	177
Prince-Albert	73
Regina	8
Red-Deer	48
Winnipeg	2
Yorkton	15

2. 1,102.

PENITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

M. MONK (par M. Taylor) demande :

1. Quels sont les fournisseurs actuels des matériaux pour le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul?

2. Quelles adjudications J. G. Héroux a-t-il obtenues depuis un an pour fourniture du bois au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul?

3. Quels sont les quantités et les qualités du bois et les prix payés audit J. G. Héroux pour le bois fourni et à fournir par ce dernier?

4. Le Gouvernement est-il informé que ledit J. G. Héroux ne fournit pas du bois de la qualité mentionnée dans son marché?

5. Les inspecteurs du pénitencier ont-ils reçu des demandes de renseignements relativement à ce qui se passe au sujet de la livraison du bois de construction à Saint-Vincent-de-Paul?

6. Pourquoi le bois de construction de qualité inférieure fourni par ledit J. G. Héroux est-il actuellement reçu par les autorités, au même prix que le bois de première classe?

L'hon. A. B. AYLESWORTH ministre de la Justice :

1. E. M. Booth, couvertures de laine; A. Baile, anthracite; T. F. Moore & Cie, sasure de charbon; Imperial Oil Company, à responsabilité limitée, pétrole; J. G. Héroux, bois de chauffage; John F. Garland, fils et compagnie, nouveautés; Parke & Parke, drogues; E. Auclair & compagnie, viandes de boucherie; Macnee et Minnes, étoffes et fil de laine; Hudon et Orsali, épicerie, thé noir; F. J. Castle et compagnie, thé vert; Caverhill, Learmont et compagnie, quincaillerie d'assortiment; Lewis Frères, quincaillerie d'étape; Beardmore et compagnie, cuirs et crêpins; H. Lamontagne et compagnie, cuirs à semelles; Joseph Paquette, lait; Canadian Oil Company, huiles; Lakefield Portland Cement Company, ciment de Portland; Lainerie Poitras, étoffes pour l'habillement des prisonniers et serges pour les uniformes; A. Racine et compagnie, vêtements de dessous.

2. Une seule pour la fourniture du bois de chauffage, érable, bouleau et épinette rouge.

3. L'entrepreneur ne devra fournir que la quantité dont on aura besoin. De bonne

qualité. Prix, érable, \$6; bouleau, \$6; épinette rouge, \$5; livré sur la voie de garage du pénitencier, par corde de 96 pieds cubes.

4. Non.

5. Les inspecteurs n'ont pas reçu de demande de renseignements, mais une lettre dont voici le texte:

PENITENCIER SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Saint-Vincent-de-Paul, 2 mai 1909.

Messieurs les inspecteurs.—Je puis vous informer qu'un wagon de bois a été déchargé le 28 avril; ce que j'ai vu était du bois de rebut. C'est de la planche d'orme de 3 pouces d'épaisseur. Que j'avais trois hommes pour le voir et que ce bois doit se vendre très cher. Le même homme a des poteaux de cèdre d'environ 25 pieds de longueur qui sont à la disposition du pénitencier.

Votre tout dévoué serviteur,
(Signé): ALFRED GAGNON.

6. Le 29 du mois écoulé, une consignation de bois de construction est arrivée au pénitencier. Les autorités ne l'ont pas acceptée au même prix que le bois de 1re qualité. Le préfet a examiné le bois le jour où il est arrivé et il a fait rapport qu'il "n'était pas bon du tout" et "n'était pas de la qualité requise" et il a refusé de l'accepter.

BAIL MACKIE SUR LA RIVIERE AU LAIT.

M. WALLACE (par M. Taylor) demande:

Le ministre est-il prêt à faire connaître tous les faits relatifs au bail Mackie, sur la rivière au Lait (Alberta-Sud)?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

Le ranche 1970 comprend le 18e rang du 2e township et cette partie du 19e rang du 2e township à l'ouest du 4e méridien, qui se trouve au sud de la rivière au Lait, et il mesure 30,325 acres de superficie. Ce ranche a été concédé à M. A. T. Mackie en vertu d'un décret du conseil daté du 31 octobre 1901. La durée du bail est de 21 ans à compter du 1er mars 1902. Les terres comprises dans le ranche ne peuvent pas être concédées à titre de homestead ni vendues, mais le bail peut être annulé après deux ans d'avis au locataire. Ce ranche a été cédé à MM. A. et H. Mackie le 23 avril 1903, et il est encore inscrit à leur nom.

Le ranche 2131 comprend les 18e et 19e rangs du 1er township, à l'ouest du 4e méridien, sur les terres de la compagnie de la baie d'Hudson et les terres affectées au soutien des écoles, et il couvre une étendue de 41,280 acres. Ce ranche a été concédé à M. A. T. Mackie en vertu d'un décret du conseil daté du 24 mai 1902. Le bail comporte le privilège d'enclorre et sa durée est de 21 ans à compter du 1er août 1902. Ce ranche a été cédé à MM. A. et H. Mackie le 23 avril 1903, et il est encore inscrit à leur nom.

M. A. C. MACDONELL.

Le ranche 3206 comprend le 17e rang du 2 township (moins la section 8, la moitié sud et le quart nord-ouest de la section 26, la moitié nord de la subdivision légale 11 et toutes les subdivisions légales 14 de la section 27 et la moitié sud de la subdivision légale 3 de la section 34); les sections 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, la moitié sud et le quart nord-ouest de la section 10 et les sections 17 et 18 du 17e rang du 3e township, le 18e rang du 3e township (sauf la section 8 et la moitié sud et le quart nord-ouest de la 26e section), le tout à l'ouest du 4e méridien et couvrant une superficie de 50,612 acres. Ce ranche a été concédé sous l'empire des présents règlements qui décrètent que les terres comprises dans le ranche ne peuvent être inscrites comme homestead ni vendues, mais que le bail peut être annulé après deux ans d'avis.

Le bail est pour 21 ans, à partir du 1er décembre 1907.

EDIFICE PUBLIC A MARKHAM.

M. WALLACE (par M. Blain) demande:

1. Le bureau de poste de Markham (Ont.), est-il terminé?
2. Quel en est le coût total?
3. Quelle a été l'estimation originaire?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Non.
2. Au 31 mars 1909, \$9,690.52, et cela comprend le terrain, les services des avocats et des architectes.
3. \$14,000, non compris le terrain.

M. MACKENZIE KING.

M. SCHAFFNER demande:

1. Pour quelles fins se rattachant aux affaires du Gouvernement, M. W. L. Mackenzie King s'est-il absenté du Canada?
2. Combien de temps a duré son absence?
3. Le Gouvernement a-t-il payé les dépenses de M. King pour toute la durée de son absence?
4. Quelle est la somme totale payée à M. King par le Gouvernement?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Pour représenter le Canada dans la commission internationale de l'opium à Shanghai, Chine, et pour conférer avec les autorités en Angleterre, aux Indes et en Chine sur la question de l'immigration d'Orient au Canada.
2. Quatre mois et demi.
3. Oui.
4. \$2,900. A lui-même et pour lui-même, et cela ne comprend pas les dépenses de son secrétaire.

ILE MANITOULINE—TELEPHONE.

M. SMYTH (par M. Blain) demande:

1. Des observations ont-elles été faites au Gouvernement quant à la nécessité de placer

un câble de téléphone ou de télégraphe à partir d'un point sur l'île Coburn jusqu'à un point sur l'île Manitouline, pour relier à la terre ferme la ligne qui existe actuellement sur l'île Manitouline?

2. Dans l'affirmative, quand et par qui ces observations ont-elles été faites?

3. A la suite de telles observations, ou pour autre cause, le Gouvernement a-t-il résolu de pourvoir à l'installation de telle communication entre l'île Coburn et l'île Manitouline? Dans l'affirmative, quelles mesures préliminaires seront-elles prises à cette fin?

4. Des négociations ont-elles été entamées en rapport avec ce projet, et dans le but de connaître le coût probable? Dans l'affirmative, quand, par qui, et quel a été le résultat?

5. Le Gouvernement se propose-t-il d'établir bientôt la communication en question?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Il n'a jusqu'à présent été fait nulles représentations au ministère des Travaux publics relativement à une communication téléphonique ou télégraphique pour l'île Coburn.

PERMIS DE PECHE.

M. SMYTH (par M. Blain) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accorder des permis de pêche avec des rets à enclos dans la réserve sauvage de Wikwimikong, à l'extrémité est de l'île Manitouline, baie Georgienne?

2. Dans l'affirmative, ces permis pourront-ils s'exercer sur les sites de pêche autour des îles du club et Lonely, et entre Owen-Island et Hungerford-Point, à l'extrémité est de l'île Manitouline?

3. Quelques représentations ont-elles été faites au Gouvernement au sujet de l'octroi de tels permis pour cette partie de la réserve?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. La délivrance des permis de pêche n'est pas du ressort du bureau des affaires indiennes.

2 et 3. Même réponse que ci-dessus.

ILES DE LA BAIE DE RUTHERFORD.

M. SMYTH (par M. Blain) demande:

1. Le conflit relatif à la propriété des îles entre la limite est du township de Rutherford, Ont., et la limite ouest de Thessalon a-t-il été réglé? Dans l'affirmative, quel gouvernement a la juridiction sur ces îles?

2. Le Gouvernement a-t-il permis à quelqu'un d'abattre du bois sur quelque'une de ces îles?

3. Dans l'affirmative, sur quelle île, à qui la permission a-t-elle été donnée, quelles sont les conditions de paiement et quel délai est donné pour l'enlèvement du bois abattu?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Non.

2, 3 et 4. Même réponse que ci-dessus.

QUAI A HONORA.

M. SMYTH (par M. Blain) demande:

1. Quand le quai Honora, île Manitouline, a-t-il été construit? Quelles étaient les dimen-

sions primitives? Des dépenses subséquentes ont-elles été faites pour élargir le quai de manière à permettre aux attelages doubles de faire le tour de l'entrepôt qui y a été construit?

2. Durant le cours de la saison de 1908, quelle somme, s'il en est, a été dépensée pour travaux sur ce quai? Quand l'ouvrage a-t-il commencé et quand a-t-il cessé? Qui était l'inspecteur? Quel était son salaire, et à quelles dates se faisaient les paiements?

3. Durant l'existence du quai, quelles ont été les recettes annuelles, dont le gardien du quai a fait rapport, et quel a été le tonnage des vaisseaux qui y ont fait escale?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. a) En 1904. b) Abords, 175 pieds de long, 20 pieds de large au haut bout; ouvrages en bois, 280 pieds de long, et consistant en caissons de 20 pieds sur 20, avec espaces de 20 pieds de l'un à l'autre, et une cale extérieure de 40 pieds sur 20, où il entre à eau basse 23 pieds et 3 pouces d'eau, et qui s'élève à six pieds d'eau au-dessus de cette même eau base. c) Oui.

2. a) Montant dépensé \$2,991.98. b) Travaux commencés le 16 septembre et finis le 31 décembre. c) Conducteur, James Stringer; salaire, \$3 par jour; total à lui payé \$225; date des paiements, 2 novembre 1908, 31 décembre 1908 et 13 janvier 1909.

3. Ce sera au ministère de la Marine et des Pêcheries à répondre à cette troisième question qui demeure en suspens.

LIVRAISON GRATUITE DES MATIERES POSTALES DANS LES CAMPAGNES.

M. ARMSTRONG demande:

Sur combien de routes rurales le système de livraison gratuite de matières postales était-il mis en opération au 1er mai 1909?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Il avait, à la date du 1er mai, été donné des autorisations pour l'établissement de 97 routes de livraison de matières postales dans les campagnes; mais, comme il arrive de légers retards dans la mise en activité de ces services, il est impossible, tant qui ne seront pas arrivés au ministère les rapports des inspecteurs, de dire si toutes les routes autorisées sont actuellement en activité.

M. ARMSTRONG: Cela ne dit pas combien de routes sont dès maintenant deservies.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. R. BLAIN (Peel): Je demande à soulever une question de privilège.

Dans le "Free Press" d'Ottawa du mercredi 12 mai courant, il a été publié l'article qui suit:

EVIDENTE MEPRISE DU WHIP EN CHEF DES CONSERVATEURS.

M. W. S. Calvert explique l'arrangement intervenu à l'occasion du débat Pugsley.

La lettre de M. G. Taylor, whip en chef des conservateurs, à M. R. L. Borden, lui déclarant que les dires du "Free Press" touchant le vote hâtif pris à la suite du débat Pugsley sont inexacts, s'accorde mal avec la relation que fait des circonstances de la chose le whip en chef du parti ministériel, M. W. S. Calvert.

Le "Free Press" avait dit que cette faible majorité de 27, obtenue par le Gouvernement à la suite du débat Pugsley, avait eu pour cause un manque de parole des conservateurs, dont la conséquence a été que le vote fut pris avant qu'aient été entendus, conformément à un accord des whips, les trois orateurs de l'un et l'autre parti qui devaient parler.

M. Taylor nie qu'un tel accord ait eu lieu entre les whips.

"Si M. Taylor, a dit M. Calvert, soutient que cet arrangement n'a pas été fait par les whips, il faut qu'il n'ait pas été mis au courant de l'affaire. C'est M. R. Blain, son sous-whip, qui a fait l'arrangement. Il voulait d'abord qu'il y eut cinq orateurs de plus, savoir: MM. Foster, Borden, Doherty, Middlebro et Daniels; j'ai conseillé de nous limiter à trois et c'est à quoi il s'est engagé. MM. Middlebro et Daniels devaient être laissés de côté; mais il était clairement entendu entre nous que les trois autres devaient parler. Aussi, lorsque les nôtres m'ont demandé s'il serait pris un vote avant huit heures, j'ai naturellement répondu non. Si M. Taylor dit qu'il n'y a pas eu de tel arrangement, c'est qu'il ne sait pas ce qui a été fait par son sous-whip."

J'ai fait savoir au whip en chef du parti ministériel ainsi qu'à l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) que je soulèverais ce matin cette affaire devant la Chambre. La première chose que je sache, c'est que me trouvant dans le corridor de l'ouest au moment où mon honorable ami le député d'York (M. Crocket) présentait à la Chambre ses observations, le whip en chef du parti ministériel (M. Calvert) est venu me proposer de clore le débat aussi vite que possible. Nous nous sommes demandés quels seraient de part et d'autre les députés qui allaient prendre la parole.

J'ai suggéré à mon honorable ami M. Calvert de demander aux siens s'ils consentiraient à un ajournement du débat après le discours de l'honorable député d'York (M. Crocket) qui dans le moment avait la parole. Le whip en chef s'est sur-le-champ rendu auprès du très honorable premier ministre, et il est revenu me dire que ce dernier ne consentait pas à la chose.

Je suis alors immédiatement retourné à mon siège, et, peu de minutes après, le très honorable premier ministre envoyait une note à mon honorable ami le chef de l'opposition lui disant qu'il consentait à une proposition d'ajournement par le député d'York (M. Crocket); ce qui a été fait. Le lendemain, lors de la reprise du débat, par

M. R. BLAIN.

mon honorable ami, le député d'York (M. Crocket), j'ai eu une conversation avec le sous-whip, l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee), dans le corridor, et il a été entre nous fait mention de ceux qui allaient prendre part au débat. Il a été convenu que, de part et d'autre, nous nous efforcerions de réduire à deux pour chaque côté le nombre des orateurs qui prendraient la parole. J'ai pris les noms de quatre députés—les deux mentionnés par mon honorable ami le député de Lambton-ouest, ainsi que les deux que j'avais moi-même indiqués. Je suis revenu à mon siège à la Chambre où j'ai écrit sur une enveloppe les noms de ces quatre députés, et les ai fait passer au whip en chef de l'opposition qui, après avoir lu, donna son consentement à la chose, et remit ensuite la note à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) qui, à son tour, acquiesça. Voilà quel a été l'accord final entre mon honorable ami le sous-whip et moi, et je suis sûr qu'il l'admettra. L'article affirme que j'aurais fait en ma qualité de sous-whip, un arrangement dont mon honorable ami le whip en chef du parti de l'opposition (M. Taylor) n'aurait rien connu. J'ajouterai que cet accord a été respecté pour ce qui nous concerne. Il n'avait rien été dit pour l'ordre dans lequel ces députés prendraient la parole. Lorsqu'il est fait un arrangement entre les deux partis à ce dernier sujet, la chose est communiquée au whip du ministère qui en fait part à l'Orateur, et l'Orateur note cet ordre, qu'il suit en appelant nommément chaque député dans l'ordre indiqué.

Ni le chef des whips ni aucun de ses substitués ne m'ont parlé d'un tel arrangement, et pour moi, je n'en connais pas d'autre que celui dont j'ai fait mention. Quant à dire que nous avons escamoté ce verdict, je dois déclarer que ni le chef de l'opposition ni aucun de ses partisans n'y ont songé. Il est à ma connaissance que même dix minutes avant la prise du vote, le chef des whips conservateurs a permis à l'honorable député de Winnipeg (M. Haggart) de s'absenter, vu que la Chambre ne voterait pas avant six heures. Plusieurs autres députés se sont également absentes, ayant reçu les mêmes instructions. Mon vénéré chef et mes collègues de l'opposition m'entendent quand je dis que nous n'avons jamais eu l'idée d'escamoter le vote, et que nous n'avons point intrigué dans ce sens, et pour ma part, l'arrangement qui fut convenu fut respecté. Depuis que j'ai l'honneur de siéger à la Chambre, nous avons toujours rempli les engagements contractés avec les whips du Gouvernement. A preuve que nous n'avons jamais eu de dispute, et que jamais avant aujourd'hui a-t-il été fait mention dans les journaux d'aucun manque de bonne foi.

En justice, je tiens à faire ces déclarations. La raison de la cessation subite du débat est due, je crois, au désir des deux partis de ne pas le continuer. Je me sentirais coupable, et mes collègues aussi, comme moi si, ayant convenu de part et d'autre de fournir un orateur de plus, j'avais essayé de tirer avantage de cette entente, mais les honorables députés qui devaient continuer le débat sur le côté ministériel étaient à leur place à ce moment, et je vis moi-même le premier ministre se lever partiellement et regarder autour de lui, d'abord l'Orateur, puis l'honorable député de Carleton (M. Carvell) qui était censé prendre la parole. L'Orateur se leva, lut la résolution et la mit aux voix. Je fais cette déclaration pour me rendre justice à moi-même aussi bien qu'aux honorables députés de l'opposition. Je tiens à révéler que tout arrangement conclu avec les whips ministériels a toujours été respecté fidèlement. Il y va de la dignité et de l'intérêt de la Chambre qu'il en soit toujours ainsi.

FEUX DE PRAIRIES.

M. KNOWLES: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur les terribles incendies qui ravagent les prairies de l'extrême Ouest et qui ont causé plusieurs pertes de vie, sans compter les dommages sérieux causés aux biens des colons. Des mesures ont-elles été prises pour apporter quelque soulagement à ces infortunés?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Le département a télégraphié immédiatement au commissaire de l'immigration à Winnipeg lui donnant instruction de prendre les moyens voulus, dans la mesure du possible, pour apporter les premiers soulagements aux colons.

LES REGLEMENTS DE LA COMMISSION DE LA PECHE.

M. J. A. CURRIE: Je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries si la commission de la pêche a adopté ses règlements concernant la pêche internationale sur les Grands Lacs et quand il espère pouvoir les déposer. On me dit aussi que ces règlements sont décisifs et que la commission a terminé ses travaux.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Les négociations entre le professeur Prince et le docteur Jordan ne sont pas encore terminées. Certains règlements ont été arrêtés, mais ne sont pas encore signés. J'apprends qu'ils tiendront prochainement une séance pour clore définitivement leurs négociations. Dès que leurs décisions seront signées, elles seront déposées.

L'HOTEL DE LA COTE DU MAJOR.

M. R. L. BORDEN: Le transfert d'une partie du parc de la côte du Major au Grand-Tronc a-t-il été effectué, ou les choses en sont-elles au même point où elles étaient lors de ma dernière demande de renseignements, il y a quelques semaines?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Les choses en sont encore au même point. Rien n'a été fait.

LE CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. R. L. BORDEN: Vu que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux n'est pas ici, le premier ministre voudrait-il lui rappeler de ne pas oublier de déposer certains documents concernant les changements apportés au canal de la vallée de la Trent? J'ai demandé ces renseignements l'autre jour.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. LENNOX: J'insisterai encore sur le dépôt du reste des documents du dossier concernant les chemins de fer dont la Chambre a ordonné la production le 31 mars dernier. Un des employés de la commission des chemins de fer m'a dit, la semaine dernière, que ces documents étaient presque prêts. J'en ai absolument besoin, et j'espère qu'ils seront déposés immédiatement.

L'hon. M. FOSTER: J'aimerais aussi qu'on prenne note d'un dossier déposé en exécution d'une résolution de la Chambre sur les commissaires du chemin de fer transcontinental. L'on s'est conformé à toutes les demandes que comportait la résolution, moins une, à laquelle la commission a dit qu'elle pouvait se conformer en trois semaines. Le temps est passé, et tous ces renseignements me sont pratiquement inutiles à moins d'avoir ces annexes. J'aimerais que l'on priât la commission de nous envoyer ces documents.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. W. S. CALVERT (Middlesex-ouest): Je regrette de n'avoir pas été ici lorsque l'honorable député a soulevé la question...

M. L'ORATEUR: A moins de soulever la question de privilège, l'honorable député ne peut continuer cette discussion.

M. CALVERT: Eh bien, je soulève la question de privilège, monsieur l'Orateur. Je regrette de n'avoir pas été à mon siège lorsque l'honorable député de Peel (M. Blain) a parlé sur le vote de l'autre jour. J'étais au comité des chemins de fer, et l'on vient à peine de terminer la séance, de sorte que je n'ai pas pu être ici pour répondre à mon honorable ami (M. Taylor),

le chef des whips de l'opposition, sur la cessation du débat. En l'absence du chef des whips conservateurs, la veille du jour du vote, je fis mes arrangements avec son substitut, l'honorable député de Peel. Je ne crois pas que l'honorable député dise que je me suis trompé en mentionnant les noms qu'il m'avait donnés de ceux qui devaient prendre part au débat. Ce n'est pas l'habitude, quand nous faisons un arrangement de ce genre, de dire qu'un tel et un tel prendront la parole, et qu'ils devront être suivis d'un tel et d'un tel. Mais la coutume veut qu'un arrangement ayant été conclu pour donner la parole à un certain nombre de députés de part et d'autre, les orateurs doivent se succéder alternativement.

L'autre jour, j'ai donné à l'honorable député de Peel les noms des députés ministériels qui se proposaient de participer au débat. C'était pour la plupart des représentants du Nouveau-Brunswick. Je n'ai pas hésité du tout à lui communiquer ces noms. L'honorable député de Peel m'informa que cinq membres de l'opposition allaient prendre part à la discussion, et, comme je l'ai dit au "Free Press", la discussion menaçait de se prolonger. Il restait à savoir s'il était possible de terminer le lendemain dans un temps raisonnable. Je demandai alors au député de Peel de tâcher de réduire le nombre d'orateurs sur son côté, et que je tâcherais d'en faire autant sur le côté ministériel, pour n'en garder que trois de part et d'autre.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député a-t-il donné les noms?

M. CALVERT: J'ai donné les noms au député de Peel.

M. R. L. BORDEN: Celui de l'honorable député de Gloucester (M. Turgeon) a-t-il été donné?

M. CALVERT: Oui, la carte est sur mon pupitre en ce moment, dans la chambre des whips. Elle porte les noms de MM. Turgeon, Nesbitt, Todd, Carvell et du docteur McAlister. J'ai ajouté qu'ils ne prendraient probablement pas tous la parole. J'inscrivis les noms sur l'enveloppe même que j'ai montrée à l'honorable député, et sur laquelle figurent en regard les noms des orateurs des deux partis. Quand mes amis me demandèrent si le vote serait pris avant huit heures, je répondis que non, que c'était impossible. J'acceptai cet arrangement, et je m'attendais à ce que le débat se continuerait selon les règles établies par la coutume. De sorte que je fus très surpris lorsque le débat cessa subitement. Mes amis ne le furent pas moins. Je suis sûr que nous ne sommes pas en faute, et je ne crois pas que le whip suppléant ait voulu tirer aucun avantage de cette situation, car il est bien possible qu'un de ses orateurs fut ab-

M. W. S. CALVERT.

sent lorsque son tour de prendre la parole arriva. Il avait été convenu en même temps, et l'on savait que le chef de l'opposition, le député de Toronto-nord (l'honorable M. Foster) et le député de Montréal (M. Doherty) devaient prendre part au débat. Je regrette de ne pas avoir entendu les observations de mon honorable ami, mais je sais que nous avons fait notre possible pour remplir de bonne foi l'engagement convenu, et je veux que l'on sache que la droite n'a rien fait que de très juste et très honnête. Je ne crois pas non plus que l'opposition ait agi de mauvaise foi, et par conséquent, si le débat se fut continué comme d'habitude, il n'aurait cessé que dans le milieu de la nuit.

M. R. L. BORDEN: Il serait préférable de traiter ces questions à la Chambre en premier lieu. Pour ma part, je dirai que je n'ai entendu parler d'aucun arrangement qui nous engageait à continuer le débat jusqu'à une certaine heure.

Les seules négociations que j'ai eues sur le sujet, ont été avec le premier ministre qui m'a exprimé l'espoir que le débat se terminerai jeudi. C'est le seul désir que je lui ai entendu exprimer, mais quant à l'heure qu'il devait être clos, mon honorable ami sait que chaque membre de la droite avait parfaitement le droit de parler afin d'empêcher le débat de se terminer avant 8 heures. Nous n'acceptons aucune responsabilité.

M. CALVERT: L'intention était de terminer le débat jeudi, mais nous avons constaté, que vu le grand nombre de députés qui désiraient y prendre part, la chose serait impossible, et alors nous avons cherché un moyen de réduire le nombre des orateurs; c'était là le but de nos efforts.

M. R. L. BORDEN: Autant que je sache, toute la question se résumait à diminuer le nombre des orateurs et la longueur de leurs discours.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire demander au chef du Gouvernement s'il a eu connaissance d'une pétition qui a circulé dans les corridors de la Chambre, et sur laquelle on demandait aux députés d'apposer leur signature en faveur d'une demande au Gouvernement de donner la garantie du pays à la construction du canal de la baie Georgienne? L'honorable premier ministre voudrait-il faire connaître si c'est l'intention du Gouvernement de faire adopter avant la fin de cette session une loi à l'effet de garantir les intérêts sur une dépense de \$3,000 000 en rapport avec ce projet?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je dois dire à mon honorable ami que c'est le premier avis que j'ai de l'existence d'un tel document, et j'ajouterai que tous les projets de loi importants que le Gouvernement se propose de faire adopter pendant la présente session sont maintenant déposés sur le bureau de la Chambre.

LE VIEUX FORT DE TORONTO.

L'hon. M. FOSTER: J'ai posé il y a quelque temps au ministre de la Milice une vieille question, et il a été assez bon de me dire qu'il me donnerait une réponse. C'est au sujet de la propriété du vieux fort dans la ville de Toronto. Je voudrais qu'il fasse connaître à la Chambre dans quel état est présentement cette propriété, si le titre en a été donné à la ville, quelles en sont les conditions et surtout quelles restrictions ont été imposées à l'emploi de ce terrain pour des fins de chemins de fer urbains, ou tout autre emploi qu'un parc.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Il est très vrai que mon honorable ami (M. Foster) m'a parlé de cette question le 14 avril. Malheureusement j'ai été malade pendant plusieurs jours, et je n'ai pas eu depuis lors l'occasion de préparer une déclaration. Tous les documents au sujet des négociations qui ont eu lieu entre la ville de Toronto et le département de la Milice ont été déposés sur le bureau de la Chambre il y a deux ou trois ans.

Il ne s'est produit réellement rien de nouveau depuis cette époque, excepté que le bruit a couru, et de fait la question a été discutée à Toronto que l'on se proposait de permettre à la compagnie des tramways de traverser le terrain du vieux fort pour atteindre le terrain de l'exposition. Cette proposition ayant soulevé beaucoup d'opposition de la part de certaines sociétés et autres qui ne voulaient pas que le tramway traversât ce terrain, la question a été discutée et beaucoup de lettres ont été échangées. La situation présentement est celle-ci: des lettres patentes émises par le ministre de l'Intérieur, qui est le maître du titre, sont maintenant en voie de préparation et contiendront la clause suivante:

D'avoir et de garder ladite...

C'est la propriété cédée qui comprend tout le terrain, environ 200 acres dont le vieux fort ne couvre, naturellement, qu'une petite partie. Il est entendu que le legs à la ville de Toronto comprend le terrain commun de la garnison et qu'une des conditions sera:

D'avoir et de garder ladite propriété à la corporation de la ville de Toronto, ses successeurs et ayants droit, tant qu'il y en aura, et sujet au fidéicommis et aux conditions, savoir que ledit legs sera sujet aux prévis

ci-après exprimés et contenus, que l'emplacement du vieux fort, situé sur le terrain ici légué, sera, autant que possible, restauré en son état premier, ainsi qu'il est montré sur la copie ci-jointe...

Qui fait partie du transfert.

...d'un plan du vieux fort, fait à Québec par G. Nichols, ingénieur du Gouvernement, et portant la date du 24 juin 1816, et que ledit fort sera conservé et maintenu dans cet état à tout jamais.

Au sujet de la proposition de faire passer le tramway à travers ce terrain, je dois dire qu'il y a un vieux chemin, un chemin qui a existé de tous temps, je crois, traversant la propriété du vieux fort, et la ville de Toronto désire que la voie des tramways suive cet ancien chemin à travers le terrain du vieux fort jusqu'au terrain de l'exposition. Récemment le maire de la ville est venu me trouver et m'a dit qu'il croyait avoir découvert une autre route qui dispenserait de faire passer le tramway à travers la propriété du vieux fort. Il ne pouvait pas l'affirmer d'une façon bien certaine, mais il espérait qu'il en serait ainsi. Je n'ai pas cru qu'il était nécessaire de mettre dans le bail aucune défense de faire passer le tramway à travers la propriété du vieux fort, parce que je crois que la ville de Toronto saura sauvegarder les intérêts les plus directs et les droits de tous les citoyens au sujet de la route que devra suivre le tramway. Je suis bien certain que l'intention est d'atteindre le terrain de l'exposition sans toucher en aucune façon au terrain du vieux fort. Dans tous les cas, le plan de la restauration du vieux fort et toutes les conditions à remplir au sujet de cette propriété seront déposées au ministère de la Milice avant qu'aucune action puisse être prise par la ville.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A L'UNION FEDERATIVE DES COLONIES ET DE L'EMPIRE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) propose comme amendement:

Que tous les mots de la motion principale soient retranchés et remplacés par les suivants:

"Cette Chambre est d'avis qu'il serait dans le meilleur intérêt du Canada, tout aussi bien que de chaque contrée constituant l'Empire britannique s'il y avait une union fédérative complète de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, et des colonies du Canada, de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie, de l'Afrique du Sud et de l'Inde; dans laquelle, chacune conservant sous son propre contrôle toutes les questions qui l'affectent spécialement, toutes s'uniraient sur un pied égal et indépendant,

en un gouvernement d'union complète, qui ne s'occuperait que des questions intra-impériales, internationales, de fisc impérial et de défense impériale".

—Monsieur l'Orateur, en présentant mon ancienne motion favorite en faveur d'une union fédérative des colonies anglaises avec la mère patrie, je dois dire tout d'abord que je suis—dois-je dire agréablement surpris—dans tous les cas il me fait plaisir de constater le progrès qui s'est fait dans l'esprit de la population du Canada sur cette question dans le cours de l'année dernière. Il y a maintenant deux ans que j'ai eu l'honneur de soumettre ma première proposition à la Chambre. Bien qu'en cette occasion peu d'enthousiasme ait été manifesté en sa faveur, soit dans la Chambre, et je regrette encore plus de le dire, dans le pays, cependant, le progrès qui a été obtenu à la suite de ces premiers efforts a été très satisfaisant, parce que la première fois on a jeté de l'eau froide sur la proposition. Je dois expliquer que ce n'est pas mon intention aujourd'hui de demander à la Chambre d'exprimer son opinion par un vote. Je ne veux aucunement en faire une question de parti; je ne désire pas placer le Gouvernement—ma motion étant un amendement à la motion que la Chambre se forme en comité des subsides—dans une situation qui permettrait aux membres de cette Chambre de s'excuser d'avoir donné un vote contraire à leurs sentiments sur la question. Comme mon seul but est de former l'opinion, un but purement académique je pourrais dire, je n'ai pas l'intention de provoquer un vote sur la question et j'espère que le jour ne viendra jamais où il sera nécessaire de le faire, mais que dans un avenir très prochain, les membres des deux partis opposés pourront s'unir et appuyer loyalement cette proposition.

En réponse à certains honorables députés de caractères négatifs comme on en trouve partout, qui considère cette agitation comme jingoïste ou militaire, je dois dire que mon objet en voulant cette union est le maintien de la paix sur toute la terre.

Un officier allemand distingué faisait remarquer, il n'y a pas longtemps, que la paix de l'Europe avait été conservée par le maintien d'une immense armée en Allemagne, et un des soldats allemands les plus distingués a publié récemment un article qui a attiré l'attention de tous les pays du monde, un article de telle importance que l'empereur d'Allemagne a convoqué les principaux officiers de son armée auprès de lui, le premier janvier dernier, et leur en a donné lui-même lecture. J'en lirai moi-même un paragraphe devant cette Chambre, afin que mes honorables collègues voient que la meilleure garantie de la paix est d'être prêt à faire la guerre. Cet officier, le comte Von Schleifen, un des officiers les plus distingués de l'armée allemande disait:

M. S. HUGHES.

Les hommes vivant à la chaleur et à l'abri derrière les murs d'une forteresse supposée imprenable, ont de moins en moins le désir d'aller sur les champs de bataille offrir leur poitrine aux balles. Les fonderies de canons, les fabriques d'ammunitions et les marteaux à vapeur ont fait plus pour augmenter les relations amicales et les concessions entre pays que tous les congrès de la paix.

Telles sont les vues exprimées par l'empereur de l'Allemagne et approuvées par les meilleurs hommes en Europe et en Amérique aujourd'hui. Conséquemment, je n'ai pas d'excuse à offrir si je soulève aujourd'hui cette question devant le Parlement du Canada. Il est vrai que j'ai reçu de nombreuses lettres, et que j'ai été sollicité par un grand nombre de personnes dans le Canada d'être prudent dans la démarche que je fais. Monsieur l'Orateur, j'ai reçu les mêmes avertissements il y a plusieurs années déjà lorsque je prêchais en faveur de la participation des colonies aux guerres de la mère patrie, mais j'ai persévéré. L'homme politique dans tout pays constitutionnel est généralement prudent et, à tort ou à raison, je le dis en toute sincérité, je veux faire peu de cas des opinions exprimées par les politiciens d'un pays quand elles ne sont pas appuyées par la voix du peuple. Règle générale, le politicien tâte le pouls du peuple, et tant qu'il ne s'aperçoit pas que le cœur bat, il est prudent.

Le premier ministre, ainsi que mon leader à cette époque, sir Charles Tupper, le savent, on eut soin de m'avertir que, dans les démarches que je faisais, pour la participation des colonies aux guerres de l'empire, je demeurerais isolé. Mais, monsieur l'Orateur, lorsque sonna l'heure, ce furent ces messieurs qui demeurèrent isolés et non pas moi. On nous dit aussi que ces importantes étapes, dans le développement d'un pays, sont le fruit du hasard et répondent aux besoins du moment. Monsieur l'Orateur, jamais encore dans la marche d'un pays s'orientant vers la liberté, un seul changement, une seule évolution n'a été le fruit du hasard. Cette liberté est le fruit d'une agitation poursuivie pendant nombre d'années; elle est le résultat d'une œuvre éducative graduelle et de longue haleine, et bien souvent la conquête de la liberté ne s'est réalisée qu'après nombre de luttes incessantes. Je soutiens donc, d'abord, qu'il ne saurait résulter d'inconvénients de pareilles discussions, et en deuxième lieu que le seul moyen d'arriver à une conclusion légitime c'est la libre discussion et l'élimination de tout ce qui est étranger à un mouvement tendant au bien-être et à l'élevation morale d'une grande nation, d'un peuple libre. Surtout on m'avertit que dans ce pays du Canada, je dois me garder de saisir la Chambre de cette motion, de crainte de froisser les susceptibilités de

mes compatriotes, les Canadiens-Français qui s'y opposeront.

M. TALBOT: Qui vous a dit cela?

M. HUGHES: Je ne le tiens pas de mon honorable collègue. Je le dis avec un juste sentiment de fierté, le premier qui ait élevé la voix en faveur de l'association entre la Grande-Bretagne et ses colonies, c'est le Canadien-Français dont j'ai rapporté les paroles il y a deux ans, et je le répète, ce que j'ai constaté dans mes courses à travers le pays, c'est que ceux qui m'ont averti de bien prendre garde de ne pas blesser les susceptibilités des Canadiens-Français, ne connaissent pas le premier mot de la question; car j'ai partout constaté que les Canadiens-Français, du moment qu'ils comprennent la question, expriment leur cordiale et libre approbation. Autant que tout autre député j'ai l'honneur de me proclamer Canadien-Français.

Des VOIX: Très bien, très bien.

M. HUGHES: Je le déclare ici avec un juste sentiment d'orgueil, il coule dans mes veines un sang français tout aussi pur que celui qui circule dans les veines de n'importe quel autre député ou citoyen du pays.

Des VOIX: Très bien!

M. HUGHES: Je connais les aspirations du peuple français. De temps immémorial, les Français se sont constitués les défenseurs de ces principes: liberté, égalité et fraternité.

Des VOIX: Très bien!

M. HUGHES: Le nom même de "Français" dérive de l'antique race des Francs et est synonyme de libre. En parcourant l'histoire de ce grand peuple en Europe, vous apprendrez que pas un pays au monde n'a produit autant de nobles esprits au service de la liberté, et quand je parle des Français d'Europe, j'y fais figurer la race française en Grande-Bretagne, au Canada et dans le Sud-africain où, à certaines époques de l'histoire, ces éléments ethniques ont exercé une grande influence. Comme l'a dit, il y a déjà longtemps, Goldsmith, parlant du peuple français.

Thiers are those arts that mind to mind
 endear
 For honour forms the social temper here.

L'important c'est de ne pas se défier des Français; l'essentiel, c'est de les éclairer en leur mettant les faits sous les yeux. Ils ont l'intelligence, le génie même; l'important, c'est de les éclairer sur les faits. Je me permettra, en toute déférence, de signaler l'erreur commise par les deux partis politiques au Canada, dans leurs rapports avec nos concitoyens canadiens-français:

c'est qu'on n'a pas compris la mentalité du Canadien-Français au Canada; en d'autres termes, on n'a pas suffisamment apprécié l'intelligence de ce peuple et très souvent on a flatté ses préjugés, au lieu de faire appel à son intelligence. Les deux partis sont blâmables à cet égard. Au besoin, je pourrais mentionner ici les luttes soutenues pour la liberté par les hommes de race française. Je pourrais citer le comte Raymond de Toulouse qui, au 12^e et au 13^e siècles, s'est illustré dans ses combats pour la liberté du peuple.

Sir WILFRID LAURIER: Qui avez-vous mentionné?

M. HUGHES: J'ai mentionné le chef des Albigeois, dans ses luttes pour la liberté. Puis Henri IV, de Navarre, figure en tête même du tableau d'honneur dans sa lutte pour la liberté; Samuel de Champlain que le peuple canadien a honoré l'année dernière comme le fondateur de l'antique cité de Québec, avait combattu, un quart de siècle durant, avant de venir au continent nord-américain, pour la liberté du peuple français; je pourrais mentionner les noms de Coligny, de Colbert, de Pierre Waldeau, Thiers, Lamartine, Rousseau et de milliers d'autres. Les pages de l'histoire de France redisent tous les efforts de ces nobles esprits pour la conquête de la liberté. Au Canada, il y a des représentants de cette race qui ont fait honneur au pays: Lafontaine, Chapleau, Cartier, Dorion, dans le passé, et pour en venir à l'heure actuelle, la Chambre s'accordera à dire avec moi que dans la personne du député de Jacques-Cartier (M. Monk) et dans la personne du premier ministre leader de la Chambre, la race française est noblement représentée. Je le répète donc, monsieur l'Orateur, je n'ai pas besoin de présenter d'excuses au peuple d'extraction française, quand je saisis la Chambre de cette motion. Pour les citoyens de la province de Québec, la question de savoir si l'étendue d'eau qui sépare la Grande-Bretagne de la côte du continent doit demeurer la mer du Nord plutôt que l'océan germanique, est moins intéressante qu'elle ne l'est pour le peuple anglais.

N'est-ce pas du port de Québec que partiraient les navires du commerce portant les produits d'importation et d'exportation de ce grand pays? N'est-ce pas sur les rives du Saint-Laurent que nous placerions nos bassins de radoub et nos arsenaux pour la fabrication du matériel de guerre; car, si nous voulons demeurer une nation et devenir un grand peuple, soit que nous restions partie intégrante de l'empire britannique ou que nous devenions indépendants, il faut prendre place au concert des autres nations. C'est sur les rives de ce fleuve que surgiraient ces industries et à cet égard, plus que

toute autre partie du Canada, la province de Québec en bénéficierait. D'habiles représentants de cette race, parlant les deux langues seraient appelés dans une plus large mesure que leurs concitoyens des autres provinces, à entrer dans la carrière diplomatique. A quel point de vue qu'on se place, les citoyens de la province de Québec sont ceux qui bénéficieraient dans la plus large mesure, d'une association entre la Grande-Bretagne et ses colonies; aussi, je n'ai pas d'excuses à présenter et je ne crains nullement de froisser de justes susceptibilités, en saisissant la Chambre de cette motion. Mon système, je le répète, est de nature essentiellement éducative. En 1885, parut le compte rendu d'une interview publiée dans l'"Evening News", de Détroit. Je ne veux pas ressusciter les questions reléguées dans l'oubli du passé, mais le premier ministre, sans doute, se rappelle qu'un certain parti politique au pays tomba dans le piège qu'on lui tendit en approuvant un système d'association avec les Etats-Unis, la réciprocité illimitée ou l'union commerciale, peu importe le nom dont on décore ce système.

A cette époque, l'"Evening News" de Détroit, chargea un de ses correspondants d'interviewer différentes personnes au Canada. Dans cette circonstance, je combattis l'idée d'une association entre le Canada et les Etats-Unis en matière de commerce et je déclarai que la seule solution possible du problème se rattachant à la paix et à la civilisation du monde entier c'était l'union de la Grande-Bretagne et de ses colonies et plus tard, la formation d'une alliance défensive et offensive avec les Etats-Unis. Cela remonte à 1885. L'année suivante, le fait fut signalé au très honorable Joseph Chamberlain. Il approuva le principe, mais son système c'était l'établissement du libre-échange absolu entre les parties intégrantes de l'empire. Au demeurant, l'honorable Joseph Chamberlain eût bientôt compris que l'établissement du libre-échange entre les différentes parties de l'empire n'était nullement nécessaire et qu'il était parfaitement légitime qu'une des parties intégrantes de cet empire se réservât l'initiative de son propre régime fiscal et d'un régime de préférence à l'encontre du monde entier.

Reste une autre question que je désire aborder. Il s'agit de la participation des colonies aux guerres de l'empire. Monsieur l'Orateur, il y avait nombre d'années que votre humble serviteur poursuivait cette agitation.

Au début, on fit un froid accueil à ce mouvement mais je le répète, je ne me suis laissé influencer ni par les opinions exprimées au Parlement canadien ni par les encouragements que me prodiguèrent mes collègues de droite ou de gauche. Je mis dans

M. S. HUGHES

mes confidences la nation même. C'est au cœur de la nation que je fis appel et j'abandonnai volontiers à mes concitoyens le soin de se prononcer sur la légitimité de mon attitude. Ai-je bien conquis le cœur de mes collègues au Parlement, c'est ce que je ne saurais dire, mais j'ai certainement gagné le cœur du peuple. J'ai eu le plaisir de visiter l'Angleterre relativement à la participation des colonies aux guerres impériales et en 1897 et 1898, j'eus aussi l'honneur de visiter l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Quand la guerre éclata, on constata que le projet qui avait été tracé fut celui-là même qu'on adopta et en dépit des efforts tentés à cette époque par les politiciens et même par des militaires haut placés au Canada pour entraver ce mouvement, l'œuvre éducative entreprise et s'adressant au cœur de la nation produisit ses résultats et le peuple se rallia cordialement au mouvement.

J'ai sous les yeux quelques extraits d'une déclaration publiée dans les journaux par un gentleman anglais distingué, mais que je ne connais point. Evidemment il est venu ici avec une brique d'or dans sa poche, relativement au canal de la baie Georgienne; s'étant assuré de l'opinion du premier ministre à cet égard, il prétend dicter au peuple canadien la ligne de conduite qu'il doit tenir au sujet de la construction d'un dreadnought et autres questions; puis en terminant, il fait cette affirmation qu'avec la moitié des millions que nous consacrerions à la construction d'un dreadnought, nous réussirions à construire le canal de la baie Georgienne. Je ne veux pas aborder pour le moment la discussion du projet de canalisation de la baie Georgienne; seulement je me contenterai de dire que dans tous les pays on rencontre cette catégorie d'hommes à l'action négative qui n'exercent que peu d'influence sur l'esprit public; ils n'apprécient guère le développement du pays, et la richesse dont ils jouissent aujourd'hui a été accumulée dans le passé par leurs ancêtres, grâce au système que condamne aujourd'hui tout le peuple de la Grande-Bretagne. Il prodigue l'épithète de chauvinistes aux partisans de l'union de l'empire. Où en serions-nous aujourd'hui, si ces prétendus chauvinistes n'eussent pas existé en Angleterre? Les institutions libres et la liberté religieuse n'auraient jamais fleuri en Grande-Bretagne, sans les chauvinistes.

Quel est l'homme qui dans l'histoire du monde a résisté à la tyrannie, à l'injustice, à l'agression et à l'opposition? C'est l'homme qui a combattu pour la liberté du peuple du pays. C'est l'homme qui a toujours été prêt à combattre pour une civilisation plus élevée et pour la sécurité de la personne, de la propriété et de la famille. C'est l'homme qui a contribué à un plus haut degré à l'édification morale et physique de la nation; c'est l'hom-

me qui a eu l'ambition d'avoir une nation d'hommes libres tout prêts au lieu d'un groupe de rêveurs de la paix à tout prix et c'est l'homme qui a toujours été prêt à se grouper autour de l'empire moyennant une dépense inférieure à celle de tout autre système qui pourrait être imaginé. C'est l'homme qui a développé le commerce de l'Angleterre dans toutes les directions et sur toutes les mers du globe et c'est lui qui a établi les manufactures en Grande-Bretagne. Ces rêveurs, ceux qui désirent la paix à tout prix, ces pacifistes qui sont prêts à appeler jingoes ceux qui ont lutté pour l'édification de la race anglaise, ont fait des profits en restant dans les limites de la résistance modérée et quand d'autres combattaient pour la nation, eux ont gagné de l'argent en exécutant des marchés ou en faisant des opérations qui ont contribué à ces développements.

Pourtant ce sont ces hommes qui appellent les autres jingoes. Toute cette question relative à cette classe d'hommes, se trouve résumée dans les vers suivants d'un poète anglais :

Never trust the soft breathing that preachers
of peace,
With an oath-giving lip and a smile lighted
eye;
Hear it all with good will, but be provident
still
With men that are earnest and powder that's
dry.

Ces vers s'appliquent à ces hommes de la classe des rêveurs répandus sur toute la terre. On nous appelle aussi des militaristes. Mon honorable ami le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) et des honorables députés qui siègent de ce côté de la Chambre et qui réclament l'adoption de méthodes capables d'édifier la nation et de développer la milice du pays, sont appelés militaristes par quelques personnes que je ne désignerai pas autrement que par le nom de négatifs. J'ai plusieurs fois demandé à ces personnes d'expliquer le mot et j'ai rarement pu trouver quelqu'un qui puisse l'épeler, sans oser dire qu'il n'avait pas assez d'intelligence pour savoir de quoi il parlait. Nous n'avons pas au Canada et il n'y a pas en Angleterre quelque chose qui puisse être désigné sous le nom de militarisme. Il a pu se faire que dans le temps il y ait eu quelque chose de ce genre qui ait existé en Angleterre. Militarisme signifie l'établissement d'une caste ou d'une classe séparée qui est indépendante du pouvoir civil ou du peuple.

Cette classe peut faire et défaire des gouvernements et peut asservir le peuple. Mais il y a longtemps qu'on n'a pas vu une chose pareille en Angleterre. Il fut un temps où on a essayé ce système mais je reviendrai plus tard sur ce sujet. Quant à moi puisque j'ai été accusé par ces personnes d'être un militariste, laissez-moi

leur dire quel a été mon passé. Beaucoup de mes collègues de la Chambre savent qu'il y a longtemps, quand le parti conservateur était au pouvoir, nous avons eu, comme nous avons aujourd'hui dans le corps de troupes permanentes, un groupe de jeunes gens très estimables qui remplissaient des positions dans différents bureaux du pays. Mais ils n'étaient pas choisis pour leurs qualités supérieures (car leurs qualités n'étaient pas supérieures à celles de milliers d'hommes qui faisaient partie de la milice active) et permettez que je dise au ministre de la Milice que ces mêmes personnes font bonne figure aujourd'hui dans la milice active. Un effort a été tenté alors au moyen de règlements et d'ordonnances pour faire que ces personnes soient supérieures à ceux de la milice active, mais j'ai livré un combat dont le résultat les a mis sur le même pied et nous allons avoir une administration militaire populaire au Canada, si je peux réussir à l'établir.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN: Quand à l'appréciation de la milice active je voudrais faire remarquer à l'honorable député qu'il est manifeste que nous l'apprécions puisque nous avons choisi un colonel de la milice active pour le mettre à la tête d'un district.

M. HUGHES: Ce qui prouve que le ministre fait des progrès. Je ne me vante pas de l'avoir instruit, mais je dis qu'il est dans la bonne voie. Permettez que j'attire l'attention sur le fait qu'il y a longtemps, quand le prix de l'uniforme des officiers de la milice active était prohibitif, j'ai pris en main la question. Avant qu'un jeune homme puisse suivre les cours de l'école militaire à cette époque, il devait avoir un uniforme complet de grande tenue avec deux uniformes pour l'exercice et la plupart de ces jeunes gens étaient des ouvriers, des employés, des agriculteurs ou ils appartenaient aux professions libérales et ils ne pouvaient pas se permettre de telles extravagances inutiles. J'avais l'honneur, il y a dix-huit ou dix-neuf ans, d'être à ma place en cette Chambre et de lutter jusqu'au bout pour introduire des changements dans la situation qui était faite à ces jeunes gens.

Le ministre sait que depuis qu'il remplit ses fonctions et depuis que je siège au Parlement et même auparavant, j'ai combattu pour faire modifier l'instruction des officiers et des soldats de façon à ce que si ces hommes vont à ces écoles d'instruction militaire ils y vont non pas avec l'idée de militarisme ou de distinction sociale, mais avec l'idée d'acquiescer l'enseignement convenable et il n'y a aucune barrière qui puisse empêcher un jeune homme, simple soldat ou officier de la milice, d'obtenir un certificat qui lui donnera le droit de com-

mander un régiment. Aujourd'hui, un simple soldat peut seulement obtenir un certificat lui donnant droit à un certain grade, un sergent obtient un certificat lui donnant droit à un grade déterminé, etc., et ainsi vous installez dans la milice une classe que j'ai toujours condamnée et que le ministre, je l'espère, pourra le plus tôt possible abolir, de façon à tout mettre sur le principe de l'enseignement. Si le fils d'un cultivateur qui est simple soldat a des connaissances supérieures, laissez-lui obtenir un certificat plus élevé que le jeune homme qui est avocat ou qui a tout autre profession.

De cette façon nous pouvons ouvrir une carrière à nos jeunes gens dans la milice et leur permettre d'arriver à de hauts commandements. Dans mon jeune âge, beaucoup d'entre nous portaient le fusil sur l'épaule comme simples soldats quand nous avions dans nos poches des certificats supérieurs à celui du colonel qui commandait le régiment. C'est une discipline remarquable pour un homme qui a obtenu sa commission d'officier d'étudier la pratique dans les rangs des simples soldats. Le ministre de la Milice se souviendra que lorsqu'il présentait son bill de la milice, il y a quelques années, j'ai combattu les articles du bill, pas à pas, dans l'intérêt des hommes libres de ce pays, de façon à empêcher toute influence du dehors d'être exercée par un officier, en tant que militaire, sur un de ses hommes en dehors du service. Et la loi existe aujourd'hui, ainsi que le ministre a eu la bonté d'en convenir, en grande partie par suite du rôle que j'ai joué en cette circonstance. J'ai toujours été favorable à l'éducation militaire dans les écoles et j'ai été opposé à la conscription. Je crois que les jeunes garçons de nos écoles devraient faire l'exercice militaire à partir de douze ans et quand ils seraient des jeunes gens, vous auriez d'un bout à l'autre du pays une armée plus en état d'entrer en campagne que ne le sont aujourd'hui nos volontaires après trois années seulement d'instruction militaire.

J'ai eu l'honneur, il y a longtemps, de combattre pour le bénéfice du soldat au camp et à la caserne. Je me suis élevé contre les mesquines restrictions qu'on lui imposait et j'ai fait triompher mes principes la première année où je fus nommé chef de bataillon à Kingston. Je suis heureux de voir dans les journaux anglais que le général Smith-Dorion a appliqué le même système qui fut adopté alors et les camps anglais ne sont plus aujourd'hui embarrassés de soldats qui montent la garde devant chaque homme.

Je ne crois pas que j'aie besoin d'entrer dans des explications relativement aux difficultés que j'ai eues avec le général Hutton, si ce n'est pour dire qu'elles ont été entièrement dans l'intérêt de la liberté. Le

M. S. HUGHES.

premier ministre se souviendra peut-être qu'un jour, quand le général Hutton avait reçu et transmis des ordres de Son Excellence le Gouverneur général du Canada aux membres de la milice active, sans consulter le premier ministre du Canada ou le secrétaire d'Etat ou le ministre de la Milice, j'ai eu l'honneur de combattre ce procédé et de convaincre le premier ministre. Je vins à Ottawa, je me procurai les renseignements à la bibliothèque et je montrai au très honorable premier ministre qu'au moment où le général Dundas était général en chef en Angleterre et lord Palmerston ministre de la Guerre, lord Palmerston n'avait pas permis que Dundas fasse la même chose qui avait été faite ici par le général Hutton et j'ai montré que Dundas avait été convoqué devant le ministre de la Guerre qui lui avait dit qu'il ne devait pas comme officier ôter son chapeau devant le souverain sans la permission du ministre responsable d'un gouvernement responsable.

Il y a un point d'histoire qui se rattache à cette question de l'aide donné par les colonies et la guerre Sud-africaine que je voudrais, en toute justice pour moi-même, faire insérer dans les volumes du hansom. Je constate que la méthode qui est à peu près la plus sûre et peut-être la seule méthode que l'on ait de se faire rendre justice en ce monde, c'est de prendre soi-même sa cause en mains. En 1896, quand je proposais que les colonies se groupent autour de la mère patrie, on savait que l'Allemagne, la Russie et la France intriguaient contre l'Angleterre. Il y avait eu des intrigues avant 1896, mais on sut publiquement en 1896 que ces trois pays conspiraient pour rogner les ailes de l'Angleterre et la chasser des mers. J'ai eu l'honneur alors de signaler à mon chef et de développer devant la Chambre l'idée que les colonies devaient être prêtes à porter secours à la mère patrie en cas de guerre. Mon chef d'alors, sir Charles Tupper, comme il l'avait fait publiquement en Angleterre dans une occasion précédente, a déclaré que le Canada ne devait jamais se mêler des guerres de l'Angleterre et que ma proposition était monstrueuse. Je lui dis que je continuerais à faire son éducation, et en 1899 j'y étais arrivé. Le premier ministre se souvient qu'en 1899, quand la guerre sud-africaine se dessinait, je suis venu du Nord-Ouest ici et j'ai eu une entrevue avec lui pour faire comprendre au Gouvernement la nécessité d'envoyer un contingent. J'ai peut-être été un peu pressant dans ma demande, mais le premier ministre se souviendra—je ne voudrais pas en parler maintenant, seulement il a déclaré publiquement que ni un homme ni un canon n'irait dans le Sud-Africain.

Sir WILFRID LAURIER: Quand ai-je dit cela?

M. HUGHES: Je crois que le premier ministre l'a dit publiquement.

Sir WILFRID LAURIER: Jamais.

M. HUGHES: Mais en réalité le premier ministre en personne a dit la même chose.

Sir WILFRID LAURIER: Oh! non.

M. HUGHES: Je vais donner un exemple. J'avais insisté sur l'envoi d'un contingent, et le premier ministre avait soulevé contre nombre d'objections. Il était connu que le général Hutton, commandant en chef au Canada, avait averti le gouvernement impérial,—non pas par l'entremise de son propre ministre, ce qui aurait été la procédure régulière à suivre, mais sous main—qu'il y aurait danger à employer des volontaires canadiens. Ce sont là les termes dont il s'est servi: qu'il y aurait danger à adjoindre aux troupes impériales en service actif des volontaires canadiens de moins de trois ans d'entraînement, et que même alors ces volontaires ne seraient d'aucun secours à moins d'être sous le commandement d'officiers impériaux. Il ajoutait que la troupe permanente du Canada ne serait d'aucun secours en temps de guerre, si ce n'est peut-être en garnison aux points stratégiques et pour la manipulation des subsistances sur la ligne de marche. Il avertissait en même temps les autorités impériales que, au dire de deux des officiers les plus en vue du Canada, on ne trouverait pas vingt-cinq hommes dans tout le Dominion qui s'enrôleraient pour l'Afrique du Sud. Les ministres savent également que le général Hutton s'était vanté d'avoir amené la défaite d'un gouvernement, celui de la Nouvelle-Galles du Sud, et que si ces messieurs du Canada se mettaient en tête de le contrecarrer, il les renverseraient de même. Tout cela était assez bien connu dans le temps, et je ne blâme pas tant le premier ministre, en vue surtout de ce qu'il m'a dit dans une conversation subséquente, que je n'avais pas l'appui de mon parti.

Il est vrai que je n'avais pas l'appui de mon parti, mais lui n'avait pas non plus l'appui du sien. Il fit observer que dans tout le cours de la campagne menée par moi dans ce but, je n'avais pu trouver personne pour m'appuyer au sujet de ma résolution. Tout cela était juste et vrai. Il fit aussi observer que sir Charles Tupper pourrait fort bien, à la rentrée des Chambres, présenter une motion le blâmant d'avoir envoyé un contingent dans l'Afrique du Sud. Il avait d'autant plus de raison de prendre cette attitude que sir Charles Tupper n'avait jamais désavoué en public sa déclaration antérieure, suivant laquelle nous ne devrions jamais prendre part aux

guerres de la Grande-Bretagne. Dans cette circonstance, je demandai au premier ministre,—et c'est là un incident que je tiens à consigner dans le Compte rendu,—si une déclaration de la part de sir Charles Tupper l'approuvant d'envoyer un contingent dans l'Afrique du Sud, pourrait lui être de quelque secours. Il me répondit que ce serait d'un grand secours. Alors je lui répondis que je me faisais fort de lui obtenir cette approbation. Je me rendis au bureau du télégraphe, et de mes pronres deniers j'adressai un très long télégramme à sir Charles Tupper à Halifax lui demandant son appui pour le cas où sir Wilfrid Laurier déciderait l'envoi d'un corps de volontaires. Ce télégramme fut transmis d'Halifax à sir Charles Tupper, qui était en tournée dans une campagne quelconque, et sir Charles Tupper y répondit, mais sa réponse fut interceptée à Halifax. Je m'enquis au bureau du télégraphe pourquoi je n'avais pas de réponse à mon télégramme. Je voulus savoir pourquoi il n'avait pas été livré, et en conséquence il me fallut payer de nouveau pour la répétition du télégramme à sir Charles Tupper en un endroit quelconque de la Nouvelle-Ecosse.

Je demandai alors qu'on se renseignât sur ce qu'était devenu le premier télégramme, et on découvrit que la réponse avait été envoyée mais n'était pas allée plus loin qu'Halifax. Je reçus ensuite sa réponse et je constatai que mon chef s'était converti et approuverait cordialement le premier ministre dans le cas où celui-ci se déciderait à envoyer un contingent. Tels sont les faits. Le contingent fut recruté et envoyé là-bas. L'autre jour, à propos d'une autre question, l'honorable ministre des Finances déclarait que nous avions notre récompense sous forme du développement du pays; qu'on me permette de lui faire observer que ce développement n'est pas le résultat de vues supérieures ou d'une habileté financière hors ligne de sa part, ou encore de mesures adoptées par son Gouvernement, mais qu'il est l'effet, en ces dernières années, de ce que nos jeunes gens se sont rendus dans l'Afrique du Sud, y ont pris part à l'établissement de l'empire, et par là ont fait au Canada une réclame comme il n'en avait jamais eu auparavant.

L'hon. M. FIELDING: Si ce résultat est dû aux efforts de l'honorable député, il peut s'attribuer le mérite de toute l'affaire.

M. SAM. HUGHES: Je suis modeste, monsieur l'Orateur, et je ne m'attribue personnellement aucun mérite; mais je tiens à faire voir que la grandeur du Canada a été le produit d'une généreuse inspiration; on l'a assurée en mettant toute crainte de côté, en agissant avec intrépidité et non pas en se bornant à suivre la ligne de moindre ré-

sistance, celle que préfère l'honorable ministre des Finances. Ce résultat a été obtenu parce que l'opinion publique a forcé la main aux deux leaders, que le contingent du Dominion est allé combattre aux côtés des soldats de la métropole dans l'Afrique du Sud.

Depuis la guerre, les colonies et la métropole ont manifesté beaucoup de sympathie les unes pour les autres. Des conférences impérialistes ont eu lieu et le progrès a été considérable. Les populations de part et d'autre, commencent à mieux se comprendre. Il a été établi un état major général; et laissez-moi dire ici que le ministre de la Milice a toujours été prêt à faire sa part dans la mesure où l'appui fourni tant par l'un que par l'autre parti l'ont mis à même de le faire. Nous bénéficions maintenant d'un échange d'officiers avec les forces impériales; et il serait au mieux des intérêts du pays que cet échange ne fût pas restreint à la troupe permanente mais fût étendu à toute notre milice active. Il se trouve au Canada des milliers de jeunes gens dont quelques-uns pourraient consacrer les mois d'hiver et d'autres les mois d'été à ces stages, sans trop en souffrir, excellents officiers de notre milice active, qui pourraient être échangés et rapporteraient dans chaque district l'expérience et l'instruction acquises durant leur passage dans l'armée anglaise. J'engage le ministre à ne pas restreindre cette pratique aux membres de la troupe permanente ordinaire, mais de l'étendre à toute la milice active.

Sir FREDERICK BORDEN: Il n'y a pas d'autre condition exigée que la compétence.

M. SAM. HUGHES: Mon seul but est de mettre graduellement au jour les idées que j'ai présentées à la Chambre et au pays, et si ces idées n'ont aucune valeur qu'on les mette de côté. De même je constate que les colonies sont de plus en plus amenées à modifier leur manière de faire, par suite des conditions nouvelles qui sont le résultat de cette guerre de l'Afrique du Sud. Si le plan esquissé par lord Milner avait été mis à exécution, toutes les colonies qui ont pris part à cette guerre auraient été appelées à coopérer au règlement des conditions de la paix. Mais ces idées s'introduisent graduellement dans la pratique avec le temps.

Grâce aux mesures prises par notre directeur général des Postes, les communications postales entre le Canada et la métropole ainsi que les diverses parties de l'empire s'améliorent petit à petit. L'émigration anglaise se dirige vers nos bords, et mieux que tout cela, nous voyons qu'à la présente session le leader du Gouvernement et le leader de la gauche, dans les discours sur cette question même, peuvent dire, ont déclaré que le Canada avait

M. S. HUGHES.

le droit et le devoir, et si le besoin s'en faisait sentir ne manquerait pas, de rester fidèle à la métropole jusqu'au dernier coup de feu tiré dans le monde entier pour le maintien de l'empire. Je suis fier de dire que sir James Whitney, premier ministre de l'Ontario, s'est prononcé ouvertement en faveur d'une alliance plénière de la Grande-Bretagne avec ses colonies. Diverses circonstances ont tendu à promouvoir cette fin. Nous avons eu les fêtes du tricentenaire à Québec, où les volontaires canadiens se sont distingués, de l'aveu de tous. Le ministre a déclaré dans cette circonstance, si je ne me trompe, que le défilé en si bon ordre de nos jeunes gens lors de cette magnifique revue sur les plaines historiques d'Abraham à Québec, l'avait émerveillé. A ce sujet on me permettra de féliciter le très honorable premier ministre d'avoir su faire prolonger la durée du sé jour ici de son excellence lord Grey, qui s'est intéressé si vivement au succès des fêtes du tricentenaire. La visite du prince de Galles a beaucoup contribué à resserrer les liens qui unissent le Canada à la métropole, de même que la visite du vétérán lord Roberts; et d'autre part, lord Strathcona par ses contributions toujours précieuses à l'empire et ses efforts pour le maintien de l'Angleterre a aidé fortement à susciter ce fort courant d'idées qu'on observe aujourd'hui.

D'autres visiteurs distingués, comme le général Pole-Carew, ont aidé de leur côté; et en somme notre progrès et notre développement, ces années dernières, viennent de ce que le Canada a acquis une meilleure intelligence de la Grande-Bretagne, et la Grande-Bretagne une meilleure intelligence de ses colonies, et d'ici à fort peu de temps une société plénière pourra être établie. En moins de dix ans de grands changements se sont produits. Il y a dix ans, nous entendions ceux qui rêvaient d'annexion affirmer que notre destinée inévitable était l'annexion aux Etats-Unis. Mais aujourd'hui les Etats-Unis se rendent compte que, en tant que nation, ils seront infiniment plus redoutables si le Canada ne leur est pas annexé, si le Canada continue à faire partie intégrante de la Grande-Bretagne. Les Etats-Unis de cette manière seront beaucoup mieux à l'abri de toute attaque sur le littoral du Pacifique s'ils étaient seuls chargés de sa défense. En d'autres termes, la population des Etats-Unis se rend compte que la question pour elle est celle-ci: la frontière des Etats-Unis à l'ouest sera-t-elle le littoral du Pacifique ou les plateaux des montagnes Rocheuses. Et les Etats-Unis seront sans doute beaucoup plus puissants s'ils ont un allié redoutable occupant une partie de ce littoral, et était tout espoir à une puissance étrangère quelconque de se rendre maîtresse de la côte

occidentale des Etats-Unis. Aussi tout rêve d'annexion aux Etats-Unis s'est depuis longtemps dissipé. Il y a dix ans, on rencontra ici et là un partisan de l'indépendance du Canada, misérable ébauche d'une république de fourmis. Il y a beau jour qu'on a cessé de faire ce rêve. C'est un fantôme.

Ceux qui s'y sont livrés se rendent compte que, quel que soit le point de vue auquel on se place, le point de vue des intérêts matériels, le point de vue financier, ou tout autre, cette solution ne vaut rien. Le Canada compte maintenant pour quelque chose dans le monde; nous avons des navires sur toutes les mers; nous avons de nos missionnaires dans tous les pays, et nous nous rendons compte qu'il nous faut devenir partie intégrante de l'empire pour prendre part à l'administration et au gouvernement de l'univers. Renoncer à cette destinée pour former une petite république boîteuse, ce serait nous rendre ridicules aux yeux de tous. Nous serions un autre Corée ou un second Danemark, ou autre petit pays de cette nature, sans influence, tandis qu'en restant partie intégrante de l'empire anglais notre situation sera améliorée à tous égards. Je vois que l'indépendance du Canada n'est plus guère préconisée que par des rêveurs de cabinet, comme vous en trouverez un ou deux ici et là dans quelques-unes de nos villes, et peut-être un par hasard dans la ville d'Ottawa. Mais ils se font de plus en plus rares.

Il y a quelques années le très honorable premier ministre, dans un moment de faiblesse, a prononcé un discours dans lequel il a comparé les colonies à des fruits qui mûrissent peu à peu et finissent par se détacher de l'arbre. Le très honorable premier ministre s'est-il jamais demandé ce que devient le fruit qui tombe de l'arbre? Il est ramassé par quelque galopin, ou il reste à pourrir sur le sol. Au Canada nous n'aspérons plus à partager le sort du fruit mûr. Nous voulons être partie intégrante du vieil arbre, qui chaque année produit des fruits qu'on utilise d'autre manière.

Il y a dix ans, on était convaincu à l'étranger, parmi les ennemis de l'Angleterre, l'Allemagne, l'Autriche et la France—c'était tous des ennemis alors—que le drapeau britannique devait être chassé des mers. La Russie devait avoir les Indes et la France, l'Egypte. L'Allemagne devait avoir la suprématie sur les Balkans et l'Afrique-sud. Le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande devaient être partagés. Ce plan aurait été mis à exécution n'eussent été certaines actions dont je parlerai plus tard. Mais la cause principale de sa non exécution c'est que, lors de la déclaration de guerre en 1899, les colonies sont venus en aide à la mère patrie et l'agitation est tombée d'elle-même. Il ne sera peut-être pas hors de propos de donner quelques détails

à ce sujet. Je ne veux pas dire qu'il doive y avoir des règles intangibles et absolues, mais je dis que l'empire britannique est arrivé aujourd'hui à une période où il lui faudrait des hommes d'Etat—des hommes de génie et de talent—pour aborder la question et la régler, et cette question peut être réglée plus parfaitement qu'on n'a effectué l'union des colonies américaines, il y a plus d'un siècle, ou la confédération du Canada, en 1867, ou la confédération des Etats australiens, il y a quelques années, ou la confédération de l'Afrique-sud que l'on est à former maintenant. Le chef de notre gouvernement, le chef de l'opposition et des centaines d'autres hommes dans toute l'étendue de l'empire, qui ont la compétence et le génie nécessaire, pourraient se réunir et élaborer un plan de fédération plus facilement que les pères de notre confédération n'ont imaginé notre système actuel.

Je donne les grandes lignes de ce projet tout simplement pour indiquer ce que devrait en être l'ossature. Il devrait y avoir une confédération de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Afrique du Sud. Cela pourrait être effectué d'une manière ou d'une autre, et l'on pourrait formuler un projet en vertu duquel chacun de ces pays conserverait son parlement tel qu'il existe aujourd'hui, mais il y aurait une grande union de parlements qui s'occuperait des affaires internationales, des questions impériales de défense, de commerce et de navigation.

M. PAQUET: Est-ce que chaque province aurait son propre parlement?

M. SAM. HUGHES: Certainement. Le Canada aurait son propre parlement comme il l'a maintenant. Le Parlement fédéral resterait le Parlement canadien. Le Canada conserverait ses gouvernements provinciaux. Nous conserverions nos gouvernements municipaux. Mais au lieu de n'être rien dans l'empire, nous aurions l'honneur d'en être les associés, et chacun des associés conserverait les droits dont il jouit maintenant. Il n'y aurait pas d'empiètement ni direct ni indirect, sur les droits ou les libertés que possèdent aujourd'hui les diverses parties du Dominion. Ce parlement impérial ne s'occuperait que des affaires appartenant à la catégorie que j'ai indiquée, telles que le service diplomatique, le tarif, le commerce et la navigation, etc.

Sir WILFRID LAURIER: Le tarif aussi?

M. SAM HUGHES: Oui, le tarif de faveur. Je sais que le très honorable ministre n'admet pas cela, mais il est bon élève et j'ai tout lieu de croire qu'avant bien longtemps nous le trouverons du bon côté relativement à cette question. Mon idée serait donc qu'il y eût un parlement impérial, avec des re-

présentants peu nombreux de chacune de ses parties—disons une Chambre Haute avec un représentant pour chaque 300,000 ou 400,000 âmes sur la base actuelle et une Chambre Basse avec un député pour 150,000 ou 250,000 habitants.

L'hon. M. FIELDING: L'une et l'autre électives?

M. SAM. HUGHES: C'est là une affaire de détail. Pour ma part, je voudrais qu'elles fussent électives.

L'hon. M. FIELDING: Que faites-vous des lords?

M. SAM. HUGHES: Cela importe peu. Le fait qu'un homme se trouve à être lord, ne m'inspire nul respect pour sa personne s'il est incapable de garder le comté attribué à sa seigneurie. J'ai toujours été et j'espère que je serai toujours l'un des fidèles de l'appel direct au peuple.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est du radicalisme.

M. SAM. HUGHES: Du radicalisme? Soit, donnez-lui ce nom, si vous voulez. Le radical d'aujourd'hui est le constitutionnaliste de demain.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra-t-il une question? et je suis sérieux en la lui posant. Est-ce que la représentation dans le parlement impérial projeté serait basée sur la population dans tout l'empire?

M. HUGHES: Je ne veux pas prendre le temps de traiter cela à fond, mais j'ai déjà démontré que, soit que vous vous placiez au point de vue de la statistique du commerce, des finances ou de la population, il est étonnant de voir combien peu cela diffère. Je ne fais que suggérer un programme. La manière de l'appliquer est une affaire de détail.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami parle de la représentation proportionnelle des colonies. Est-ce que le Canada serait représenté d'après sa population?

M. HUGHES: Notre nombre augmente. Celui des habitants de la mère patrie n'augmente pas, du moins dans des proportions comparables. C'est une simple affaire de division—Tout ce que vous avez à faire c'est de prendre l'unité de représentation comme diviseur de la population.

L'hon. M. FIELDING: Que faites-vous de la distinction de couleur?

M. HUGHES: Cela n'est pas en cause. Mais puisque l'honorable ministre m'a posé la question, je dirai que je n'ai jamais vu aucune raison pour qu'un homme honnête, respectueux des lois, qui paie ses impôts,

M. S. HUGHES.

comprend ses devoirs et dont la conduite est morale, n'ait pas droit, à cause de la couleur noire de sa peau, à autant de considération en ce pays, pourvu qu'il soit sujet britannique, que l'anarchiste qui vient en ce pays, la main levée contre tout le monde, et dont le but est de nuire au pays, bien que le sort ait voulu que cet anarchiste appartienne à la race blanche. J'ai déjà dit que je ne vois aucune raison pour qu'un Indien, pourvu qu'il respecte les lois, ne soit pas digne d'autant de considération que l'homme blanc qui néglige ses devoirs de citoyen et s'insurge contre les lois sociales.

L'hon. M. FIELDING: Je suis heureux que l'honorable député de Vancouver (M. Cowan) soit arrivé.

M. HUGHES: L'honorable député de Vancouver ne condamnera pas ce que je recommande, mais il condamnera la conduite du Gouvernement qui laisse entrer dans le pays des gens de couleur qui sont en même temps des aubains, et qui ne deviendront jamais, en aucun sens, sujets britanniques.

Il condamne la politique du Gouvernement qui laisse ses gens entrer dans le pays et y établir graduellement une nation orientale sur le versant occidental, entre les montagnes Rocheuses et l'ouest, afin que, grâce à une invasion déterminée par un signal de leur part, le faible pouvoir du Canada soit repoussé à travers les montagnes jusqu'aux plaines du versant opposé. C'est là ce à quoi l'honorable député de Vancouver et moi nous nous opposons. Qu'un homme soit sujet britannique et qu'il vienne ici, il n'y aura aucune difficulté.

L'hon. M. FIELDING: N'y a-t-il pas eu des difficultés au sujet des orientaux de l'Inde qui sont venus dans la Colombie-anglaise?

M. HUGHES: Je me suis prononcé là-dessus. Je suis allé à Vancouver, et je n'ai pas constaté qu'il y eut de l'agitation contre les Orientaux qui...

L'hon. M. FIELDING: Qu'il y avait ici.

M. HUGHES: L'agitation était contre la classe spéciale d'orientaux devant lesquels nos honorables amis de la droite tremblent et se prosternent. C'est à propos de ceux-là qu'il y a des difficultés.

L'hon. M. LEMIEUX: L'hon. député (M. Hughes) sait-il combien de Japonais sont venus ici l'an dernier? Sait-il qu'il y en a moins de cent?

M. HUGHES: Je discuterai cette question à n'importe quelle date qu'il plaise aux honorables membres de la droite d'indiquer.

La prochaine fois que l'on proposera de se former en comité de subsides, je le discuterai, s'ils le désirent, avec le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), le ministre des Fi-

nances (l'hon. M. Fielding), ou le directeur général des Postes (l'hon. M. Lemieux) et je crois que je pourrai leur donner certains renseignements qu'ils n'aimeront pas à recevoir et qu'ils n'ont pas l'habitude de recevoir. Mais ce n'est pas cela que je discute aujourd'hui. Je discute la question du maintien de l'empire britannique et non la question de l'immigration orientale. Je n'approuve pas que l'on permette à ces gens de venir coloniser notre littoral de l'Ouest de façon qu'à un signal de leur part, ils puissent réclamer une aide qui leur assurerait la suprématie depuis la mer jusqu'aux montagnes Rocheuses, alors que nul pouvoir, ni canadien, ni impérial, ne pourrait traverser les montagnes en moins de six mois et au prix d'une lutte désespérée.

Qu'il me soit permis maintenant de donner quelques-unes des raisons pour lesquelles nous voulons établir ce principe. L'une d'entre elles, c'est que dans les colonies se propage actuellement un esprit de générosité qui nous fait comprendre que nous sommes injustes envers le contribuable des Iles-Britanniques lorsque nous lui permettons de protéger notre commerce sans aucune contribution de notre part. Cela a été dit par un Australien dont j'ai été heureux de lire l'opinion.

Un bialogramme de Sydney, en date du 24 mars, annonçait qu'à la suite de l'offre de quatre citoyens patriotes qui avaient promis de souscrire conjointement £35,000 pour la construction du dreadnought de l'Australie, devant être donné à la mère patrie, un cinquième citoyen s'était présenté avec une offre de £20,000, pourvu que le cadeau fût de deux vaisseaux de guerre. Les nouvelles reçues par la poste donnent d'autres détails sur cette généreuse action. Le souscripteur d'intention est M. Samuel Hordern, chef de la maison Anthony Hordern & Fils, de Sydney et de Londres, et cette offre a été faite par une lettre au lord-maire de Sydney et dans laquelle il est dit :

Ma sympathie équivaut à la somme de £10,000 pour aider à la construction du premier dreadnought et à une autre somme de £10,600 pour la construction d'un deuxième.

J'espère que nul ne s'évanouira à la simple mention d'un dreadnought.

Vous aurez une multitude de souscripteurs à cette œuvre nationale, et je suis certain que je ne fais qu'exprimer l'opinion de votre assemblée en disant que le pauvre, en donnant son obole, en souscrivant un chelin, a droit à tout autant de remerciements que son concitoyen plus riche qui souscrit peut-être des centaines de livres.

Et voici un point que je voudrais bien faire pénétrer dans l'esprit du ministre des Finances :

Vous avez dû constater lors de votre récent voyage à la mère patrie, que le peuple anglais fait de fortes dépenses pour proté-

ger nos exportations, et que tous nous devons donner notre obole pour aider à maintenir la toute-puissance de l'Angleterre sur l'océan. En un mois, nous perdrons, par la prise de nos navires, plus que le prix nécessaire à la construction de quatre dreadnoughts.

Par conséquent, je ne crois pas me tromper en disant que les colonies comprennent qu'elles ont été injustes envers les contribuables anglais, que nous avons joué un rôle humiliant pour une nation, en nous réfugiant derrière la doctrine Monroe, ou toute autre doctrine qui implique une dépendance et le bon vouloir d'un pays étranger, car on chercherait en vain dans l'histoire un exemple d'un pays accordant gratuitement des faveurs à un autre pays.

Notre dignité exige que nous nous mettions à l'œuvre et que nous fassions notre part dans l'œuvre impériale. Dans cette association complète tous les citoyens seraient égaux et personne ne songerait à l'établissement d'une république impossible. On rencontre ci et là des rêveurs comme mon ami M. Ewart, homme d'état de salon, qui rêvent d'un petit pays comme la Suède et la Norvège, divisés en plusieurs états sous l'autorité d'un même souverain, ou dont on ferait une république.

Le temps de ces utopies est passé. Dans une union impliquant une association à parts égales, notre titre de citoyen acquerrait plus de valeur, notre autonomie serait plus grande, nous exercerions plus d'influence, nous jouirions de plus de privilèges, de plus de sécurité et de plus de prestige; et tout cela à moins de frais et avec moins de dangers.

Et tout cela est possible. Les obstacles, comme je l'explique, ne sont rien comparés à ceux qu'ont dû surmonter les hommes qui ont fondé la Confédération canadienne, la république américaine, l'empire allemand, la fédération australienne et sud-africaine.

Les questions de propriété, de droit civil, les privilèges concédés à une partie de la communauté, tout cela disparaîtrait et laisserait le champ libre à l'union complète. Sir John Macdonald avait conçu ce plan, il y a longtemps, et l'honorable premier ministre actuel (sir Wilfrid Laurier) l'a approuvé à maintes reprises dans ses discours.

Dans son admirable allocution aux étudiants de l'université de Toronto—il est inutile de citer ce passage de nouveau—il a expliqué dans un langage que je ne chercherai même pas à imiter, pourquoi nous devons rester pour toujours une partie intégrante de l'empire britannique. Je suis convaincu qu'il est tout à fait converti à cette politique et je voudrais qu'il fût de dix ans plus jeune—bien qu'il soit jeune encore, sans vouloir l'admettre—pour s'emparer de l'idée et la mener à bonne fin, ha-

bilement secondé par l'honorable chef de l'opposition.

A l'époque de la confédération, plusieurs de nos hommes publics y étaient opposés, et l'autre jour, dans un banquet, nous avons entendu les survivants de cette époque raconter leur petite histoire les uns après les autres, et avancer qu'ils avaient eu tort de combattre l'établissement de la confédération.

De même, monsieur l'Orateur, je suis convaincu que ceux qui sont opposés aujourd'hui à ce projet d'union—ils sont rares parmi eux qui ont étudié la question—seront obligés de se lever un jour et de s'incliner devant la sagesse de la politique que je défends en ce moment.

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

M. SAM. HUGHES: Monsieur l'Orateur, au moment où la séance a été suspendue, j'exposais l'ensemble du plan, et je faisais certains commentaires, pour en faciliter la discussion après en avoir éliminé les points faibles et en avoir fait ressortir les côtés forts. L'ensemble du projet, c'est que nous ayons pour tout l'empire un grand parlement impérial composé du roi, d'une chambre haute—sénat ou chambre des lords—et d'une chambre des communes, et j'exprimais l'espoir de voir ce projet se réaliser sous le régime du souverain actuel de la Grande-Bretagne.

Nous entendons souvent des hommes publics de premier ordre, des hommes éminents dire: Le temps des guerres est passé; la civilisation est tellement avancée, que toute guerre est désormais impossible. (Exclamations.)

Je sais que mon honorable ami, le député d'Halton (M. Henderson) se fait l'écho d'un louable sentiment, mais examinons un instant la situation du Canada aujourd'hui. Je prétends que la civilisation dans le monde est due à la décentralisation inaugurée par l'Angleterre, que cette civilisation repose, en grande partie, sur celle de l'Angleterre, qu'elle s'inspire de la civilisation des Iles-Britanniques. La base de la civilisation actuelle se trouve dans l'ancien système de décentralisation anglo-saxon.

Dans les temps reculés, la dizaine, ou groupe de dix francs-tenanciers, constituait un tribunal, de même qu'un conseil. Un groupe de dix hommes composait le tribunal et le conseil d'un comté ou groupe de cent, et les groupes de comté composaient la nation.

Cela procurait au pays un grand nombre d'hommes versés dans la science du gouvernement, de conseillers, de magistrats, et ce système est le point de départ du système municipal tel qu'il existe aujourd'hui au Canada, aux Etats-Unis, en Angleterre et dans tous les pays civilisés. Comme ap-

M. S. HUGHES.

pui à ce système, nous voyons la majesté de l'armée et de la marine anglaise, et je ne crains pas de dire que la civilisation dans le monde est due à la force de l'armée et de la marine anglaise et à l'œuvre de ses missionnaires.

Prenons comme exemple les îles Fidji; il y a à peine quelques années, le cannibalisme était en honneur dans ces îles, mais grâce à l'intervention des soldats et des marins anglais et à la présence des missionnaires, la vie et la propriété sont aussi respectées aujourd'hui dans la plus reculée des îles de l'océan Pacifique que dans la ville d'Ottawa.

L'ex-président Roosevelt a publié récemment un écrit sur l'administration anglaise dans les Indes et ce qu'il dit des Indes s'applique également à l'Égypte, au Soudan, à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande et à toutes les parties du monde où se fait sentir l'influence de l'Angleterre.

L'ex-président Roosevelt dit:

L'Inde est le plus colossal exemple que nous offre l'histoire de l'heureuse administration par des hommes de sang européen d'une région densément peuplée d'un autre continent. C'est le plus beau fait de ce genre qui ait été accompli depuis la dissolution de l'empire romain. Il dépasse même l'œuvre accomplie par les romains.

L'Angleterre ne retire pas un sou de l'Inde, pour des fins anglaises; elle dépense dans l'Inde les revenus perçus dans l'Inde; cet argent est dépensé pour l'avantage des Hindous eux-mêmes.

La masse de la population a été et est plus à l'aise qu'elle n'a jamais été autrefois, et infiniment plus qu'elle ne serait si la gérance anglaise était renversée ou retirée. Si la gérance anglaise disparaissait, l'Inde deviendrait un chaos de sang et de violence; les peuplades les plus faibles, les plus industrieuses, les plus soumises aux lois, subiraient les pires injustices et la plus cruelle tyrannie; les seuls à profiter du nouvel état de choses seraient les brigands, les violents et les sanguinaires.

Tous ceux qui veulent le bien de l'humanité, tous les vrais amis de l'humanité devraient comprendre que le rôle de l'Angleterre dans l'Inde a été d'un avantage incalculable pour l'Inde; pour son honneur, son bien-être, sa civilisation, nous devons nous réjouir de la stabilité et de la permanence du régime anglais. J'ai rencontré plusieurs missionnaires américains de retour de l'Inde et je ne puis exagérer l'admiration avec laquelle ils parlent de l'administration anglaise dans ce pays, et des bienfaits incalculables qu'en retire la population indigène.

Voilà ce que dit un homme aussi distingué que l'ex-président Roosevelt. Comme je le faisais remarquer, on en peut dire autant de tous les pays du monde où l'influence anglaise s'est fait sentir.

Quant à cette question de savoir si la civilisation humaine a atteint un degré assez élevé pour rendre toute guerre impossible, il y a une autre considération que je tiens à signaler. Ici, au Canada, nous sommes persuadés que notre civilisation est une des plus avancées du monde, mais sommes-nous civilisés au point de n'avoir plus besoin de tribunaux, de juges, de gardiens de la paix et de prisons? Si au Canada, si dans la ville d'Ottawa nous abolissions ces institutions qui assurent le maintien de l'ordre et des lois, nous serions en pleine anarchie avant un mois. Nous serions débordés par la rapine, les meurtres et les crimes de tout sorte; la partie la plus recommandable de la population serait à la merci des gens sans aveu.

De même les nations puissantes qui comptent sur la force plutôt que sur le droit dominerait comme autrefois et ce n'est que l'influence civilisatrice de l'Angleterre qui empêche cet état de choses. C'est un fait universellement reconnu que l'influence anglaise est la ligne de démarcation entre la barbarie et la civilisation, de même qu'elle est la ligne de démarcation entre la liberté et l'esclavage, entre la centralisation et la décentralisation gouvernementales, et le règne de l'honneur, de la justice, du grand jour, et le règne du mensonge, de l'esclavage, du huit-clos, entre l'épanouissement et l'abaissement des individus, entre l'affranchissement de l'esprit et de la conscience et la superstition et la persécution.

Voilà ce que la civilisation doit à l'influence anglaise. Quelles sont les différences caractéristiques de la civilisation par opposition à la barbarie? On les trouve toutes dans les traits particuliers du gouvernement anglais, à toutes les époques. Nous y voyons la coopération des citoyens pour le bien général, par l'établissement d'écoles, de collèges, d'universités fondés, gouvernés et administrés par le peuple. Les élèves y puisent l'instruction et les professeurs y apprennent l'art de gouverner.

On les trouve dans l'établissement des institutions de charité, des hôpitaux, des asiles, des refuges pour les vieillards et d'un grand nombre d'institutions où l'on recueille ceux que les infirmités mettent à la charge à l'Etat et dont autrefois on se débarrassait par des moyens que l'humanité réprouve.

On les trouve dans le respect de la loi et de l'ordre, dans la punition des crimes, dans l'inviolabilité de la vie et des biens des citoyens.

On les trouve dans la multiplication des sociétés fraternelles, de secours mutuel, d'encouragement, qui tous concourent au relèvement moral de la population. L'Angleterre est à la tête des nations quand il s'agit de défendre la liberté civile et religieuse, comme elle l'est sous le rapport des découvertes, des inventions, des recherches, du développement et de l'encouragement

des sciences. En fait de moralité et de décence, l'Angleterre est au premier rang, de même que lorsqu'il s'agit d'encourager les nobles aspirations de la femme. En un mot, aucun peuple de la terre n'égale le peuple anglais sous le rapport du gouvernement du peuple par le peuple.

Je n'hésite pas à dire, monsieur l'Orateur, que si la Grande-Bretagne se trouvait occuper un rang secondaire, la civilisation reculerait de mille ans; car, comme on l'a fort justement fait remarquer: mille ans suffisent à peine pour constituer un état, mais il suffit d'une heure pour faire crouler un empire. Par conséquent, si nous désirons voir perpétuer les institutions que la civilisation britannique a accordées à l'univers, c'est notre devoir d'appuyer fermement la mère patrie. Une union complète entre la Grande-Bretagne et ses colonies nous donnerait tous les avantages qu'il nous est possible de posséder, avec moins de taxes, un rang plus élevée, une autonomie plus étendue, un plus grand nombre de privilèges spéciaux, et une garantie complète que ces privilèges seront maintenus. Supposons que demain nous soyons une petite république, et supposons que nous ayons alors certains droits et privilèges que nous considérons comme sacrés, quelle garantie aurions-nous de pouvoir les garder une seule semaine? Nous n'en aurions aucune. Mais, avec la politique que je suis à vous exposer, nous aurions à jamais la garantie des droits sacrés qui nous sont conférés. Nous retirerions notre part de la grande influence que la richesse d'un semblable empire nous conférerait. Déjà, l'afflux de population britannique est considérable sur ces terres, et quand je dis population britannique j'inclus nos propres gens; j'inclus nos compatriotes d'origine française qui sont revenus des Etats-Unis imbus du même amour de la liberté que nous avons, et partageant les mêmes idées de progrès et de gouvernement; j'inclus aussi ces citoyens américains qui, trouvant à fonder un foyer parmi nous, sont pour ainsi dire des citoyens britanniques avant qu'ils nous arrivent.

On allègue comme excuse, pour ne pas nous voir assumer aucun devoir pour l'édification de l'empire, que nous avons à construire le Transcontinental, le chemin de fer de la baie d'Hudson et le canal de la baie Georgienne. Mais, monsieur l'Orateur, si nous avons l'union que je préconise, le progrès du pays en recevait une telle impulsion que les affaires afflueraient ici de tous côtés, et nous retirerions, de la mise en valeur de ces travaux publics, un revenu qu'il ne nous serait pas possible d'obtenir autrement. Une union intime et complète est nécessaire, tant au point de vue de l'empire qu'au point de vue colonial. La Grande-Bretagne occupe une position centrale, elle est le cœur de l'empire, il lui

faut importer ses substances alimentaires et les matières nécessaires à ses manufactures. Il lui faut, de toute nécessité, la maîtrise de la mer. L'Allemagne est reliée par des chemins de fer aux pays qui lui fournissent les produits alimentaires, et ces communications ne peuvent être interrompues que par les nations avec lesquelles elle est en relations. La Grande-Bretagne n'a pas de chemin de fer conduisant aux centres de production, et il lui faut commander les mers si elle veut que les produits qu'elle désire puissent lui arriver sans interruption. Isolée, la Grande-Bretagne ne peut pas s'attendre à maintenir bien longtemps cette maîtrise contre ses ennemis coalisés.

Au contraire, avec la Grande-Bretagne et ses colonies formant une union et commandant les brises dans toutes les parties de l'univers, aucune combinaison de nations sur la face du globe ne pourrait entrer en lutte. La mer appartiendrait à la Grande-Bretagne et à ses colonies, la marine marchande serait britannique, et avec un traité de commerce préférentiel, comme la Grande-Bretagne aurait sans doute alors avec ses colonies l'échange du trafic prendrait des proportions colossales. En résumé, il ne faut pas que la Grande-Bretagne appartienne aux rêveurs qui prêchent la paix à tout prix. Il ne faut pas, non plus, que son sort puisse dépendre de l'amitié de l'étranger; car, si bienveillante qu'elle puisse être à l'égard de presque toutes les nations, il n'en est pas une qui ne serait enchantée de pouvoir lui couper les ailes et d'essayer de nuire à son commerce en empiétant sur ses colonies. Le pouvoir et la force de la Grande-Bretagne dépendent non pas de l'amitié de l'étranger ni des beaux discours des rêveurs sur la paix à tout prix, mais plutôt du fait que la Grande-Bretagne est forte par elle-même. La couronne d'Edouard VII est fermement assise sur sa tête, parce qu'il y a, pour le défendre, la puissance des fils de l'empire répandus par le monde entier. Mais, malheur à l'empire s'il lui fallait jamais compter sur l'amitié de l'étranger pour maintenir sa haute position. Il n'y a déjà pas si longtemps que l'empereur d'Allemagne a eu l'audace d'émettre l'assertion que le trident et le sceptre de la mer devaient passer entre ses mains.

Je suis prêt à admettre qu'il est possible qu'il soit un peu difficile pour les colonies de venir dire à la mère patrie: Nous voulons que vous fassiez ceci et cela, quand la mère patrie n'a pas encore produit d'hommes d'Etat pouvant se mettre à la hauteur de la position exigée maintenant par l'empire. Laissez-moi vous exposer ce que je considère être le devoir de la Grande-Bretagne. Elle devrait montrer du respect pour elle-même.

M. S. HUGHES.

A venir jusqu'à présent, elle ne l'a pas fait. Voilà depuis plusieurs générations que le Grande-Bretagne dépense son sang et ses trésors pour civiliser l'Egypte, le Soudan, l'Inde, l'Afrique du Sud, et pour peupler et développer l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et cependant, en dépit de tout cela, les ennemis de l'Angleterre peuvent aller aujourd'hui dans ce pays pour y faire du négoce sur le même pied que les marchands et fabricants anglais et frustrer ainsi la Grande-Bretagne de la récompense due à ses efforts. Sous ce rapport, la Grande-Bretagne n'a pas été fidèle à elle-même. Il est maintenant assez généralement accepté en Angleterre qu'il lui faut se débarrasser de l'utopie des théories à la Cobden.

Sir WILFRID LAURIER: Ah bah!

M. HUGHES: Il n'y a ici aucune allusion personnelle au premier ministre, et je ne faisais pas non plus allusion à cette médaille Cobden qui lui a été présentée. Et bien que ce puisse être manque de respect vis-à-vis d'hommes comme John Bright et autres de traiter leurs idées d'utopies, cependant que représente en somme tout cela? Les partisans qu'ils ont laissés prétendent que le développement et le progrès de la Grande-Bretagne, depuis cinquante ans, sont dus aux théories de Cobden.

Vers l'époque où ces théories furent acceptées en Angleterre, la vapeur avait fait son apparition, et la Grande-Bretagne devint l'atelier de l'univers pour la fabrication des machines à vapeur, des chaudières et autres machines diverses se rattachant à cette industrie. Dans ce temps-là, l'Allemagne et la France n'avaient pas encore une seule fabrique de chaudières. L'Angleterre était alors un royaume d'industrie, et ces messieurs se croisaient les bras et nous disaient: Voyez ce que Cobden a fait pour nous, alors qu'en réalité c'était l'ingéniosité de l'homme ayant découvert l'application de la vapeur qui avait tout fait. Puis s'ouvrit ensuite l'ère de construction des navires en fer, alors que les chantiers de la Grande-Bretagne commencèrent à construire des navires pour tout l'univers. Et, de nouveau, les mêmes utopistes de se croiser les bras et de s'écrier: Voyez donc quelles merveilles le libre-échange a accomplies! Cependant, il ne me sera pas nécessaire d'entrer en ce moment dans les détails de cette question. Je serai prêt, toutefois, à l'aborder en quelque temps que ce soit, sans redouter ce qui s'ensuivra. En attendant, il se produit de ce temps-ci un véritable réveil en Angleterre, et tous ceux qui vivront encore cinq ans pourront voir la fin de l'utopie Cobden, alors que tout cela sera consigné aux oubliettes.

Je prétends que c'est à la Grande-Bretagne de prendre la tête pour maintenir une union entre toutes les parties de l'empire. La Grande-Bretagne devra garder la maî-

trise absolue de la mer, si elle veut rester imprenable. Sous ce rapport, je puis différer d'avis avec quelques membres de cette Chambre, et aussi peut-être avec quelques-uns de nos amis de la Grande-Bretagne. Selon moi, la politique exposée il y a quelques années par l'honorable Joseph Howe est précisément celle qui devait se recommander à un peuple grand et libre. Cette politique était qu'il ne devait y avoir qu'une seule flotte impériale. C'est très bien de faire coopérer nos garde-côtes avec cette flotte, et aussi d'avoir des bases navales dans toutes les grandes colonies. C'est fort bien d'avoir des chantiers pour la réparation des navires sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, de Québec et de la Colombie-Britannique. Mais tout cela devrait être contrôlé par une même direction navale centrale, et non pas par plusieurs petites directions éparses et sans lien de cohésion. Il devrait y avoir des bases navales dans toutes les parties du monde pour l'emmagasinage du charbon, pour des chantiers servant à la réparation et même la construction des navires, et au besoin pour la construction et l'emmagasinage du matériel de guerre. Il ne devrait y avoir aussi qu'une seule armée impériale; et à ce propos, je ferai observer que nous devrions habituer nos fils, à partir de l'âge de douze ans, au maniement du fusil et aux exercices militaires.

Il faut plusieurs années à l'adulte pour apprendre tout cela, alors que la plupart des enfants de douze ans peuvent apprendre cela en quelques semaines, puis seront devenus d'habiles tireurs et de bons militaires quand ils quitteront les bancs de l'école. Personne ne peut espérer briller au jeu de crosse, au cricket, au football, ou au autres jeux athlétiques, à moins qu'il n'ait commencé à s'y exercer dès sa jeunesse. Et, pareillement, ceux qui ont manié un fusil dans leur jeunesse deviennent plus tard des tireurs d'élite. De cette façon, on s'assurera le système le plus efficace, le plus économique et le plus universel, et nous aurons en tout temps une armée d'hommes libres prêts à courir prendre la défense de leur pays à un moment d'avis. Je pourrais citer plusieurs autorités pour démontrer qu'il est pour ainsi dire impossible à une armée de faire une attaque de front contre des hommes bien abrités et armés seulement de fusils. J'ai déjà fait voir à quel point il avait été impossible à l'armée du Nord, à la bataille de Bull-Run, bien que cette armée se fût élancée avec un courage splendide pour s'emparer des positions de l'ennemi, qui n'était pourtant armé que de simples fusils à bague.

Avec la supériorité des armes modernes, il est pour ainsi dire impossible à des forces offensives de remporter la victoire si l'ennemi connaît le maniement du fusil. Par conséquent, le mode de défense le

moins dispendieux et le plus efficace serait d'entraîner nos enfants de bonne heure, ainsi que je viens de l'exposer. En outre de l'union intime avec la mère patrie, il nous faut aussi nous bien pénétrer de l'esprit qui aidera à perpétuer tout cela de génération en génération pour l'édification des défenses de l'empire.

J'en arrive maintenant à la conclusion de mes remarques. A l'époque où j'avais donné avis de cette motion, l'agitation à laquelle l'Europe est en proie depuis quelques mois ne s'était pas encore développée. On savait depuis longtemps que l'Allemagne avait demandé en 1896 l'indépendance du Transvaal, qui reconnaissait la suzeraineté de la Grande-Bretagne. Il arriva en 1896, alors que l'étoile de la Russie était à son apogée, que les relations de l'Allemagne avec l'Angleterre devinrent tendues et presque empreintes de mauvais vouloir. L'empereur Guillaume avait inauguré la nouvelle année politique en prenant la défense du président Kruger par le télégramme historique envoyé lors de la défaite de Jameson, ce qui souleva un torrent d'indignation en Angleterre.

Cinq jours auparavant, ses sujets à Prétoria lui avaient envoyé une dépêche le priant d'intervenir, comme si c'eût été lui et non pas la reine Victoria qui régnait au Transvaal. Dans les archives allemandes, on a publié une dépêche du secrétaire des affaires étrangères, le maréchal Von Bieberstein, à l'ambassadeur d'Allemagne à Londres, déclarant que l'intérêt matériel de l'Allemagne exigeait le maintien de la république du Transvaal comme Etat indépendant. C'est maintenant un fait reconnu que l'Allemagne, la France et la Russie agissaient de concert avec le Transvaal pour essayer d'amener alors le démembrement de l'empire.

Maintenant, voyons quelle a été la politique de l'Allemagne dans le passé. En commençant à l'époque où Frédéric le Grand put édifier son pouvoir avec l'aide des Anglais et du trésor de l'Angleterre, nous en arrivons aux guerres de la Péninsule et à Waterloo, alors que les Anglais et l'argent anglais furent de nouveau mis à contribution pour établir la nation allemande sur un pied solide, au lieu de se contenter de fournir des soldats de fortune à l'Europe.

Puis vint le Zollverein ou l'union douanière et ensuite une administration militaire qu'on perfectionna graduellement. Ainsi que des généraux allemands l'ont fait observer, l'Allemagne ne voulait plus servir de champ clos aux potentats d'Europe et à leurs armées, et elle désirait former un empire indépendant. Lors de la guerre du Schleswig-Holstein, lorsque l'Allemagne voulait établir sa domination sur ce pays, a-t-elle donné un long avis au gouvernement danois? Non; au contraire, toute la nation allemande et la partie allemande de l'Au-

triche s'unirent et fondirent sur le Danemark sans le moindre avertissement et ravirent le Schleswig-Holstein à ce royaume.

Quelques années plus tard, en 1866, l'Allemagne et l'Autriche se brouillèrent et, à la bataille de Kœniggratz, le différend fut vidé en une heure. L'Allemagne ne donna pas d'avertissement dans cette circonstance-là; elle n'attendit pas que l'Autriche fût prête et en possession de l'arme nouvelle, mais elle fondit sur elle et l'écrasa sans pitié. Peu de temps après cette victoire, l'union des états allemands était un fait accompli.

Ensuite, sans un moment d'avis, l'Allemagne créa des complications entre elle et la France et la situation devint si tendue qu'elle ne pouvait pas avoir d'autre dénouement que la guerre. En 1870, toutes les troupes allemandes étaient concentrées près de la frontière française et en quelques semaines, la France fut humiliée et terrassée. Tous ces événements étaient la conséquence des desseins que l'Allemagne entretenait depuis longtemps.

Puis, l'Allemagne a voulu une alliance avec l'Autriche pour avoir la haute main sur les états des Balkans, de sorte qu'elle étend son influence jusqu'au Pont-Euxin et à l'Adriatique. Elle caresse encore ouvertement quatre projets: Ce sont: l'annexion des provinces allemandes de la Russie, l'annexion de la Hollande et de la Belgique, l'annexion du Danemark, et la suprématie dans les eaux de la Baltique. Ce ne sont pas des vantardises, mais des projets bien conçus et soigneusement élaborés au ministère des affaires étrangères et au ministère de la guerre en Allemagne.

Le dernier projet, qui vient d'être mis de l'avant, est de s'emparer de l'empire des mers. Le trident de Neptune, dit l'empereur allemand, doit être entre nos mains. Qu'on me permette de faire observer que cette politique de l'empereur allemand est imposée à son Gouvernement, non par les militaristes, ni par les guerriers de la nation, mais par ses marchands et ses industriels qui ont des denrées à vendre ou à acheter. Ce sont eux qui imposent cette politique à l'empire allemand. Les soldats n'aspirent pas après la guerre, mais ce sont ceux qui en profiteraient qui la désirent.

A ce sujet, je ferai observer que la nation anglaise a toujours eu de l'amitié pour l'Allemagne. Cette dernière n'a pas maille à partir avec elle. De son temps, Gladstone conseillait à Bismark de s'emparer de l'Ouest-Africain. Il invitait les Allemands à prendre leur part du fardeau qui pèse sur les nations européennes. Cédant à ces conseils, l'Allemagne descendit dans l'arène entreprit de coloniser l'Afrique et, à l'abri du drapeau anglais, régla des différends qui avaient surgi entre elle et les trafiquants. C'est à l'instigation du premier ministre

M. S. HUGHES.

anglais que l'Ouest-Africain est devenu partie intégrante de l'empire allemand.

Nous avons assez de preuves pour établir que les troubles qui ont donné lieu à l'incurSION de Jameson ont été incités par l'Allemagne qui, après s'être emparée de l'Ouest-Africain, conçut le dessein de s'unir au Transvaal, de manière à obtenir la haute main sur ce pays et à circonscrire la domination anglaise à la colonie du Cap, au sud.

Voilà pourquoi l'Angleterre étendit ses possessions vers le nord, s'empara du Griqualand, du Bechuanaland, du Matabelaland et de la Rhodésie. Le but de l'Allemagne était d'établir une confédération de l'Est-Africain et de l'Ouest-Africain. De cette façon l'Angleterre fit échec à la politique allemande dont l'objet était de refouler le drapeau anglais jusqu'à la mer en le balayant du cap de Bonne-Espérance.

Inutile d'entrer davantage dans les détails de ce projet.

L'Allemagne et l'Autriche ne forment, pour ainsi dire, qu'une seule nation. Leurs réunions sont plus fortes que celles de n'importe quelles autres deux nations de l'univers, ou peu s'en faut. Leurs flottes réunies seraient redoutables pour la flotte anglaise. L'Angleterre se doit à elle-même et doit à ses colonies de ne courir aucun risque à cet égard. En principe, je n'approuverais pas le Canada de donner des dreadnoughts à la Grande-Bretagne. Si nous lui donnons des dreadnoughts, nous avons le droit de nous prononcer sur l'usage qu'on en fera. Cependant, dans les circonstances actuelles, je ne vois rien qui s'oppose à ce que le Canada lui envoie un dreadnought—que dis-je? dix dreadnoughts, au besoin—afin que l'Allemagne soit avertie à temps qu'elle ne persiste pas dans son projet de chasser des mers la Grande-Bretagne.

De plus, il devrait exister une union fédérative complète entre l'empire et ses colonies. Une fois l'union accomplie, il n'y aurait plus lieu de craindre l'invasion de l'Allemagne, et "The Englishman's Home" serait rayé du répertoire de tous les théâtres. Les croiseurs des autres nations ne viendraient plus faire la maraude dans les eaux des colonies anglaises. Les bâtiments marchands arboreraient partout le pavillon anglais parce qu'il les protégerait.

L'Angleterre est une île, de même que l'Australie et la Nouvelle-Zélande; l'Inde occupe une position isolée et ressemble à une île. Le Canada, baigné par deux océans, a besoin de la suprématie sur les mers, sans cela, il serait impuissant. Par conséquent, l'intérêt de la Grande-Bretagne et de ses colonies exige qu'elles forment une puissante fédération maritime à laquelle personne n'oserait s'attaquer.

En terminant, il ne me reste qu'à dire que

la véritable ligne de conduite à suivre, afin d'assurer la suprématie commerciale de la Grande-Bretagne, non seulement dans ses propres possessions, mais dans tout l'univers, c'est de la rendre assez puissante pour qu'elle impose le respect à tous. Or, je ne connais aucune nation qui ait commandé le respect aux nations étrangères en s'inclinant devant elles et en leur servant de marchepied. La manière de commander le respect, c'est d'exercer ses propres droits et de dominer dans sa sphère d'activité. Nous devrions être puissants pour exiger que cette folie d'armement s'apaise. Aujourd'hui, ce ne sont pas les progrès des arts, de la civilisation, ni le perfectionnement des sentiments et des mœurs qui préoccupent le plus les nations; c'est le souci de demeurer assez fortes pour résister à l'invasion étrangère. Grâce à une union fédérative complète, la Grande-Bretagne et ses colonies seraient en état d'exiger que les autres nations mettent fin à ces armements et travaillent à assurer le bien-être et le bonheur de leurs habitants. On ne saurait douter que les colonies consentent à cette union. La guerre du Sud-Africain a prouvé que le général Hutton s'était entièrement trompé en déclarant que le Canada n'enverrait pas vingt-cinq hommes au secours de l'empire, car en moins d'une semaine, des milliers de jeunes gens offrirent leurs services et on aurait pu en recruter plus que les milliers qui ont été enrôlés.

Ce qu'il faut, ce sont des hommes prêts à faire face à la situation et à aller jusqu'au bout. Bien que je sois l'adversaire du chef du ministère, en politique, je me réjouirais de le voir terminer sa carrière en rendant pendant longtemps encore des services au parlement impérial. Il occupe une position unique dans l'histoire ou aux yeux de l'univers. Plus qu'aucun autre homme, il peut contribuer à procurer cet avantage immense à l'humanité. J'espère qu'il trouvera le moyen de le faire et qu'il vivra longtemps pour faire triompher sa politique. La phrase qui termine l'écrit dont j'ai parlé et dont cet éminent Allemand est l'auteur, dit, en parlant de l'Allemagne:

Dans le prochain combat, qu'il se livre l'épée à la main ou autrement, ce qui sera essentiel pour l'Allemagne, ce sera de former une nation unie de frères, en apparence du moins, et d'avoir une grande, une puissante et une formidable armée commandée par un homme d'énergie et animée d'une confiance à toute épreuve.

Qu'on me permette de paraphraser ce passage afin de donner une notion de ce dont la Grande-Bretagne a besoin.

Dans le prochain combat, qu'il se livre l'épée à la main ou autrement, ce qui sera essentiel pour l'empire britannique ce sera de fonder une Grande-Bretagne agrandie, une nation unie de frères, et d'avoir une

grande, une puissante et une formidable marine commandée d'un point central et animée d'une confiance à toute épreuve. En terminant, laissez-moi dire autrement ce dont l'Angleterre a besoin:

Not a speedy service, but a deed for the cause;

Not a flowery speech, but five dreadnought
And the empire's welded; and tyrants pause,
For Britain's rule and freedom's laws
Inspire lordly palace to lowly cot.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Mon honorable ami, j'en suis certain, sera le premier à regretter que nous soyons rendus au moment où Son Excellence le Gouverneur général se prépare à proroger bientôt le Parlement. Il conviendra avec moi que, à cette phase de la session, il n'est pas possible d'accorder à ce sujet toute l'attention qu'il voudrait nous voir y prêter.

Mon honorable ami est un enthousiaste à l'égard du sujet dont il nous a entretenus aujourd'hui, mais pour la troisième ou la quatrième fois. Si j'entreprenais de traiter cette question, je ne corroborerais probablement pas tout ce qu'il a dit. Je ferais des réserves, tout en tombant d'accord sur d'autres points. Il a déclaré qu'à cette phase de la session, il ne s'attendait pas à un débat comme celui qu'il aurait espéré provoquer dans d'autres circonstances. Je me bornerai à le féliciter du zèle dont il a fait preuve dans sa louable entreprise. Bien que nous ne partagions pas les mêmes sentiments, nous pourrions, je l'espère, discuter cette question un autre jour. Quant à moi, j'admire les nobles idées qu'il a exprimées, bien que je sois d'avis que la Chambre ne rendrait pas le verdict qu'il désire en obtenir. J'espère qu'il consentira à retirer sa motion.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Le chef du ministère a probablement eu raison de dire que, à cette phase avancée de la session, ce serait trop que de demander à la Chambre d'entreprendre un long débat sur l'importante question qui a été mise sur le tapis. J'abuserais peut-être de votre indulgence en commentant longuement les divers sujets auxquels a trait le projet de résolution et qui sont mentionnés dans le discours de celui qui l'a proposé. Quoi qu'il en soit, je dirai en peu de mots que je partage de grand cœur les sentiments exprimés dans le projet de résolution. J'espère qu'à une autre session la question sera sérieusement mise à l'étude et discutée lorsque nous aurons beaucoup de temps pour le faire, et lorsque nous pourrions mieux nous rendre compte de l'opinion de la Chambre.

L'honorable député qui a proposé cette résolution a présenté, à l'appui, des observations d'ordres divers. Quoi qu'il en soit, la question du moment, celle qui prime toutes les autres, en tant que l'empire est concerné,

est celle de maintenir l'intégrité de cet empire et de pourvoir à sa défense contre les attaques des nations étrangères. La question semble avoir été résolue dans le sens d'une contribution à la marine anglaise sous forme d'un dreadnought, ou, comme cette Chambre l'a décidée, sous forme d'une marine canadienne dont le noyau serait incessamment constitué. Je regrette de ne voir au budget aucun crédit qui permette l'envoi de commissaires qui assisteraient aux délibérations du conseil de la défense de l'empire, ou, tout au moins, pour commencer ce noyau d'une marine canadienne, selon que la chose a été unanimement résolue par la Chambre. Je ne voudrais pas prolonger la discussion, mais je voulais exprimer le regret que j'éprouve de voir que la Chambre a laissé passer la session sans donner à cette affaire toute l'attention qu'elle mérite. Qui sait si avant que la Chambre se réunisse de nouveau, la guerre, dont il est tant parlé dans les journaux et que tout Anglais attend, sauf de rares exceptions, ne se déclarera pas? Le cas échéant, le Parlement du Canada pourra regretter de ne s'être pas préparé à la réalisation des magnifiques projets exposés par le chef du ministère et autres membres de cette Chambre. J'appuie de tout cœur cette résolution, et j'espère, s'il est trop tard aujourd'hui pour ce faire, qu'une occasion nous sera un jour ou l'autre fournie de la discuter plus à fond. En tant que la solution de cette question est concernée, j'ai ceci à dire, qu'il faut que j'aie mal lu l'histoire s'il n'est pas vrai que la nation anglaise, sans distinction d'origine, n'a jamais laissé échapper l'occasion qui se présentait à elle d'établir dans la nation la forme démocratique de gouvernement. C'est ce qui a été fait aux Etats-Unis; c'est ce que le gouvernement anglais a fait aux Indes et en Egypte, et rien n'empêche que la chose n'ait lieu pour toute l'étendue de l'empire britannique.

M. HUGHES : J'avais, de bonne heure après l'ouverture de la session, présenté cette résolution sous forme d'avis de motion. Trois semaines s'étaient écoulées sans que j'eusse eu l'occasion de la discuter, sauf à des heures avancées de la nuit. C'est pourquoi je l'ai retirée du feuillet, pour la présenter de cette manière. Je sais qu'il est impossible que la chose reçoive, de la part de beaucoup de députés, toute l'attention voulue; mais je devais à mes amis de proposer cette proposition, puisque c'est en partie à leur prière que je l'ai présentée. J'ai pensé également que cela aurait pour effet utile de propager les idées qu'elle suggère. Avec la permission de la Chambre et du consentement de l'honorable député qui m'appuie, j'ai l'honneur de retirer ma motion.

(La motion est retirée.)

M. J. A. CURRIE.

OBSERVATIONS SUR L'ETAT DES COMMUNICATIONS AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. B. WARBURTON (Queens) (île du P.-E.) : J'attends, depuis le premier jour de la session, peut-être, une occasion qui m'a toujours échappée, d'appeler l'attention de la Chambre sur une question qui n'a sans doute pas pour d'autres parties du Dominion autant d'importance que pour la province d'où je viens. Pour nous, l'affaire a un intérêt vital. J'avais fait inscrire sur le feuillet un avis à cet effet; mais, quand j'ai vu que le Gouvernement s'était réservé le lundi, j'ai laissé tomber cet avis, me réservant de produire la chose de cette manière. Comme cette résolution énonce sous une forme concise la question que je désire discuter je crois bien faire de vous la lire:

Copie de tous mémoires, rapports, correspondance et documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries, du département du Commerce, ou de tout autre département, en rapport avec la route suivie par les steamers d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme du Canada, et proposant ou recommandant un changement ou des modifications de ladite route et de plus fréquents voyages quotidiens.

Aussi, copie de tous mémoires, rapports, correspondance et documents se rapportant à la route des steamers de la malle d'été entre Charlottetown et la terre ferme du Canada, et proposant ou recommandant un changement ou des modifications de cette route et de plus fréquents voyages quotidiens, de tels steamers de la malle, et de plus se rapportant au raccordement de telle nouvelle route d'été avec un point ou des points du chemin de fer intercolonial.

Ceux des membres de cette Chambre qui sont ici depuis quelques années savent quels ennuis nous cause le défaut de communication de l'île avec la terre ferme, surtout l'hiver. Il est vrai que pour les quelques mois qui vont suivre, nos difficultés vont se faire moins vivement sentir; mais elles se représenteront d'année en année aussi longtemps que l'on n'aura pas trouvé le moyen de les supprimer définitivement. L'île du Prince-Edouard, qui a été découverte par Jacques-Cartier lors de son premier voyage en 1534, devrait pour cette raison évoquer de sympathiques souvenirs chez mes compatriotes canadiens qui tirent leur origine de la vieille France. Cette terre, qui à la forme d'un croissant et qui est située dans le golfe Saint-Laurent, déroule 140 mille de côtes qui font face, au sud à celles de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick; elle est séparée de ces deux provinces par le détroit de Northumberland qui dans sa plus petite largeur n'a que huit mille, mais va s'élargissant quelque peu dans l'une et l'autre direction. Comme vous le savez, l'île du Prince-Edouard n'est entrée dans la confédération que quelques années après le pacte formé

entre les quatre provinces les plus anciennes, et l'espoir de communications continues, été comme hiver, a été le motif qui plus que toute autre chose, a décidé l'île à entrer dans la confédération. Chaque année il s'est élevé des plaintes dans cette Chambre, et pourtant je ne voudrais pas blâmer trop vivement la présente administration non plus que les administrations précédentes pour ce qui s'est fait ou ne s'est pas fait en vu d'assurer en hiver nos communications avec la terre ferme. Tous les gouvernements, libéraux ou conservateurs, ont l'un après l'autre fait d'honnêtes efforts pour remédier à cette situation.

Ce n'étaient pas un problème facile qu'ils avaient à résoudre. Nous avons le long du détroit, tant sur l'île que sur la terre ferme, nombre de ports entre lesquels il y avait à faire un choix pour l'établissement de ces communications, et les opinions ont toujours été fort partagées à ce sujet. Il existe depuis trente ans une route d'hiver entre Georgetown sur l'île et Pictou en Nouvelle-Ecosse. Le résultat de cette expérience de trente ans a été de démontrer que Pictou comme port d'hiver est absolument impossible, et je vais donner les raisons que j'ai de faire cette assertion, car je sais que mon opinion va être vivement combattue. La Chambre jugera entre nous. Le fort de Pictou est exposé aux vents du nord-est. Il y vient du détroit de Belle-Isle, à 250 milles de là, des coups de vent qui font rage à l'entrée du port, et, quand le vent souffle du nord-est, les glaces viennent s'y accumuler et l'obstruent de part en part. En face, il y a l'île de Pictou qui arrête cette glace et la fait dévier d'un côté vers la côte de Caribou et de l'autre vers le comté de Pictou, pour alors se former en une masse compacte qui va d'une rive à l'autre. Et non seulement cela, mais, à mesure que l'hiver avance la marée fait son œuvre, balançant cette glace, la roulant, l'émiettant, jusqu'à ce que finalement elle se forme en masse solide dans toute l'épaisseur du passage, qu'elle intercepte. Autant faudrait demander à un navire de se faire un chemin à travers le rocher sur lequel s'élève l'édifice où nous sommes en ce moment, que de s'attendre à ce qu'il puisse pénétrer cette masse.

Je reviendrai sur cette question du port de Pictou, mais, avant cela, je veux dire un mot des autres ports qu'il y a le long du détroit de Northumberland. Nous avons la route de Summerside, Shédiac et celle de Summerside-Tourmentin. Cette dernière trouve faveur auprès de beaucoup de nos navires. Ce serait une route excellente si elle était praticable, et j'applaudirais à ce choix, car ce n'est pas pour moi une question de clocher et je ne demande pas que l'on choisisse un port dans ma circonscription, s'il est possible d'en obtenir

un meilleur ailleurs. Que l'on nous donne une communication continue et mes commettants seront satisfait.

La route du Cap-Traverse-Tourmentin a été recommandée par des ingénieurs du ministère des Travaux publics, comme aussi par certains députés. Je n'entends pas émettre d'opinion à l'égard de cette route. La troisième est celle du Cap Traverse ou Carleton ou Tourmentin, qui se trouve juste dans la partie la plus étroite, au lieu où nous avons entendu dire il y a une année ou deux qu'un tunnel serait construit. Le détroit à cet endroit n'a que huit milles de large. Les ingénieurs du ministère des Travaux publics ont fait un rapport favorisant le choix de cette route. Pour ma part, j'ai des doutes sérieux sur la praticabilité de cette route. Et voici pourquoi: c'est qu'il y a à Tourmentin des récifs à un mille et demi de la côte, où l'eau, à marée basse, n'a que six pieds de profondeur, et une autre batture à deux milles ou deux milles et demi de la côte, où l'eau, à marée basse, est également peu profonde. Ces vaisseaux qui font le service d'hiver ont un fort tirant, et, d'après moi,—je donne cette opinion pour ce qu'il e vaud, car je ne me donne pas pour expert dans ces matières-là,—ces récifs constitueraient un invincible empêchement à l'exécution de tout projet de cette nature.

D'un autre côté, on estime que la construction d'un quai à cet endroit, sur la côte de l'île du Prince-Edouard, coûterait \$1,250,000, et, sur l'autre côté, un peu moins peut-être, mais une somme encore très considérable. C'est cependant cette route que prennent, l'hiver, les bateaux brise-glace, quand nous ne pouvons nous faire transporter nous et nos dépêches de l'autre côté. Je dirai bien à la Chambre que ce n'est pas là absolument un voyage d'agrément. J'ai fait bien des fois la traversée, mais, si je pouvais m'en exempter, je n'y retournerais pas.

La quatrième route est celle qui irait de Georgetown, dans l'île du Prince-Edouard, au cap George, à l'embouchure du détroit de Canso. Cette route aussi présente des difficultés. Je ne pourrais pas en dire grand chose moi-même; mais on dit que la glace y est sans cesse en mouvement et qu'il serait possible d'aborder en tout temps. Je ne sais trop ce qui en est, et je ne voudrais pas être trop affirmatif à cet égard. Vient ensuite la route de Souris-au cap George, à laquelle peuvent s'appliquer les mêmes remarques que je viens de faire au sujet de celle de Georgetown au cap George. Mêmes observations pour la route de Souris-Pictou.

Parmi toutes ces routes, celles qui soulèveront le plus de difficultés sont, d'abord celle de Georgetown-Pictou, puis une au-

tre que je tiens particulièrement à signaler à l'attention de cette Chambre, je veux dire la route directe entre Charlottetown et Brûlé ou Tatamagouche, dans le comté de Colchester, Nouvelle-Ecosse.

Il fait la traversée, qui est de 25 milles environ, en droite ligne, presque à angle droit avec la côte de l'île du Prince-Edouard. Avant de terminer ce que j'ai à dire au sujet de ces ports, je tiens à faire voir les efforts que le Gouvernement a tentés en différents temps pour respecter les termes du pacte fédératif en ce qui concerne la navigation hivernale. C'est le gouvernement Mackenzie qui a inauguré le premier le service d'hiver avec le bateau "Albert". Bien que ce bateau était le meilleur qu'il fut possible d'avoir, ce n'était encore qu'une espèce de remorqueur et n'était pas très serviable, mais pour le temps, quand personne ne connaissait les difficultés de cette traversée, l'expérience eut son bon côté. Ce bateau fit le service jusqu'à ce que le Gouvernement put en obtenir un autre. Le gouvernement Mackenzie acheta le "Northern Light", qui avait été construit à Québec, par M. Sewall. C'était un bateau en bois, la coque doublée d'un revêtement en cœur de bois vert, et réussit très bien comme expérience. Il ne répondait pas du tout aux besoins du service, mais il servit à nous faire acquérir des connaissances fort utiles qui vinrent plus tard très à propos lorsque le Gouvernement décida de placer un autre bateau sur cette route. L'idée du constructeur du "Northern Light" était de briser la glace au moyen de la pesanteur du bateau, mais il ne savait pas, lorsqu'il forma ce projet, ce qu'était la glace à cet endroit, particulièrement au large de Pictou, où elle peut porter non seulement le "Northern Light", mais tous les autres navires, et même tous les dreadnoughts.

Le bateau suivant fut le "Stanley", que le gouvernement conservateur fit construire il y a vingt ans environ. C'était un bon bateau, et le Gouvernement montra, en le mettant en service, qu'il voulait réellement observer les conditions de la confédération. Le Gouvernement actuel fit construire le "Minto" en 1900, vu que l'augmentation du trafic nécessitait le service de deux bateaux. D'ailleurs, avec deux bateaux on espérait qu'il n'y aurait plus d'interruption dans le service au cas où l'un des deux serait pris dans les glaces. Je vais donner quelques détails sur ces bateaux.

Le "Northern Light".

Construit en 1876, à Lévis (P.Q.), en bois, 133 pieds et 2 pouces de longueur, 25 pieds de largeur, 14 pieds 7 pouces de tirant, jaugeage de 267 tonneaux nets ou de 393 tonneaux bruts; 120 chevaux-vapeur; une seule hélice.

Le "Stanley".

Longueur, 207 pieds 8 pouces; largeur, 32 pieds; tirant, 17 pieds, tonnage brut, 914; tonnage net, 395; 300 chevaux-vapeur; une seule

hélice; construit en 1888 en acier, par Fairchild Gowan, en Ecosse.

Le "Minto".

Construit par Flemming et Ferguson, Dundee, Ecosse, en 1899, en acier, 225 pieds de longueur, 32 pieds 7 pouces de largeur, 18 pieds de tirant, 1090 tonnes de déplacement, 372 tonnes nettes, 416 chevaux-vapeur, une seule hélice.

Le nouveau brise-glace.

Longueur, 279 pieds 6 pouces; 46 pieds de largeur, 18 pieds de tirant, jaugeage, 600 tonnes; force motrice, 6,000 chevaux-vapeur.

Ce dernier bateau est beaucoup plus puissant que tous ceux que nous avons à cet endroit, et marque un progrès réel sur tout ce que nous avons fait jusqu'à présent. Ce progrès est le résultat de l'expérience acquise dans le passé. J'ai dit tout à l'heure que l'expérience des 35 dernières années nous prouve que le port de Pictou ne peut pas être un port d'hiver. Le vent du nord-est qui y souffle en hiver en fait un véritable réceptacle de glace. Pas un bateau ne peut y passer s'il a venté tant soit peu du nord-est. C'est en effet très désagréable quand il vente du nord-est. J'avais l'intention de préparer une statistique du nombre de fois, au cours de ces années, où le service des bateaux fut interrompu, causant un retard plus ou moins prolongé dans la transmission des dépêches et le service des voyageurs, mais j'ai trouvé que c'était arrivé si souvent que je craindrais d'ennuyer la Chambre à lui donner ces détails. J'ai pensé que j'arriverais au même résultat, tout en économisant du temps, si je disais ce qui m'est arrivé à moi personnellement.

Je vins d'Angleterre dans le mois de janvier 1890 pour courir une élection à Charlottetown. Nous fûmes pris dans les glaces au large du port de Pictou et nous y restâmes jusqu'à deux jours après l'élection, et je dus faire le tour par les caps pour arriver. Lorsque j'avais l'honneur d'être premier ministre de ma province natale, j'eus affaire à venir à Ottawa, et en retournant chez moi, je dus arrêter pendant dix jours à Pictou, le "Stanley" étant amarré à son quai, ne pouvant ni reculer ni avancer. Le vent d'est nous empêcha de sortir du port pendant dix jours. Je vins à Ottawa de nouveau il y a quatre ans, et en retournant dans ma province je fus 23 jours en chemin. Je restai 14 jours dans les glaces du port de Pictou, exposé au vent du nord-est. Je dus encore faire le tour par le cap pour rentrer chez moi. Un mois plus tard, je revins à Ottawa, et lorsque je retournai à Pictou pour prendre le bateau, un des deux était en dehors du port et l'autre dans le port, où ils furent engagés dans les glaces pendant 59 jours.

C'est le plus rude hiver que nous ayons jamais eu, mais il ne se passe pas un hiver que le trafic ne soit interrompu pendant

plusieurs jours. L'hiver dernier a été comparativement doux, mais pendant plusieurs jours à la fois en différents temps, les dépêches et les passagers ne pouvaient arriver à Pictou, et ma propre nièce a été retenue pendant cinq jours sur le "Stanley" avant de pouvoir arriver chez nous.

Je donne ces détails pour des exemples de l'incommodité dont nous souffrons. Je ne blâme personne en ce moment, je cite des faits tout crus, qui parlent plus éloquemment que je puis le faire moi-même. Je ne rappellerai pas les discours qui ont été prononcés ici ou ailleurs sur cette question, mais je donnerai l'opinion de navigateurs, d'ingénieurs et autres qui l'ont étudiée, et alors la Chambre pourra peut-être plus facilement juger s'il est possible d'améliorer le service d'hiver. M. Shewan est l'ingénieur permanent du Gouvernement à Saint-Jean (N.-B.), et il a fait un rapport le 8 septembre 1900, sur la route entre le cap Tourmente et le cap Travers. On était d'avis à ce moment que la meilleure traversée était entre ces deux caps, au plus étroit du bras de mer, où il faudrait construire des jetées dispendieuses. M. Shewan dit:

Jusqu'à présent, le bateau d'hiver a fait la traversée entre Pictou et Georgetown, distance de 42 milles avec plus ou moins d'irrégularité causée par les glaces.

Il parle du vent du nord-est qui charrie la glace jusqu'à l'extrémité des détroits où elle obstrue complètement le passage, mais il va plus loin et il ne se trompe pas en disant qu'elle obstrue l'extrémité est du détroit. Il dit:

Quand la glace s'amoncele de cette façon, il est presque impossible de s'y frayer un passage en bateau, comme on le verra par la description suivante que donne l'amiral Makaroff d'un voyage de l'"Ermack" dans les mers polaires, où il trouva plus facile de briser la glace avec son bateau que dans la mer Baltique, où elle est solide d'une rive à l'autre, tandis qu'elle est fractionnée dans la mer Arctique.

J'ai déjà dit que la glace à l'entrée du port de Pictou s'étend d'une rive à l'autre à l'extrémité extérieure du passage et s'attache au fond, ce qui est exactement l'expérience de l'amiral Makaroff. Voici d'ailleurs ce que cet explorateur dit de son expédition dans l'"Ermack":

Les banquises peuvent avoir plusieurs milles ou plusieurs brasses de longueur. Ces banquises sont séparées par des passages très irréguliers. Parfois ces banquises se présentent les une contre les autres. Mais quand elles ne le sont pas, le bateau avance facilement. Des banquises de neuf milles de longueur même s'éloignent et livrent passage au bateau. Le fait est que la glace mesurant jusqu'à 14 pieds d'épaisseur cède quand le bateau l'attaque, pourvu qu'il y ait de l'espace pour chasser les fragments brisés.

C'est surtout là la difficulté à l'entrée du port de Pictou: il n'y a pas d'espace pour

chasser les fragments de glace brisée. M. Gobeil fut chargé, lorsqu'il était sous-ministre des Travaux publics, d'enquêter sur les longs délais dont j'ai parlé, et voici ce qu'il dit dans son rapport du 20 mars 1905:

Cependant, à cause des difficultés qu'on éprouve sur la traversée actuelle de Georgetown à Pictou, et particulièrement cet hiver, où l'interruption a été pire que jamais, la question d'adopter la traversée la plus courte entre le cap Tourmente et le cap Travers doit à mon avis, s'imposer fortement à l'attention du Gouvernement. A en juger par les chartes, la traversée entre Pictou et Georgetown est probablement l'endroit où la glace est susceptible de se masser en plus grande abondance, et d'y stationner le plus longtemps, à cause des courants. De sorte que la navigation est susceptible d'être plus longtemps interrompue.

Il ajoute, et voici probablement ce qui s'oppose le plus fortement au changement de route:

Naturellement, on finit toujours par accepter comme immuable ce qui existe, et en changeant ce qui, à tort ou à raison, est devenu avec le temps, une institution, il faut combattre les préjugés de clocher.

Ce sera la grande difficulté maintenant, car les ports entre lesquels s'opèrent la traversée offriront beaucoup d'opposition au changement, mais cela ne devrait pas affecter la question.

Je ne discuterai pas davantage la route de Pictou, mais je lirai un extrait d'un rapport que M. H. Hyndham a présenté à la chambre de commerce de Charlottetown:

M. E. M. MACDONALD: Quel M. Hyndham?

M. WARBURTON: M. F. W. Hyndham. Afin que la Chambre sache quelle importance attacher à ce rapport, je dirai que M. Hyndham a...

...servi pendant sept ans sous les ordres de feu le capitaine Orlebar, à faire le relevé hydrographique du golfe Saint-Laurent et des côtes de Terre-Neuve. Il passa pendant ces sept années par tous les grades, du quatrième au premier, de l'ingénieur hydrographe, et fit plusieurs relevés dans le golfe, dans le détroit de Belle-Isle, et sur les côtes orientale et méridionale de Terre-Neuve, et ces chartes (mon œuvre en propre) sont encore en usage et publiées par le bureau hydrographique de Londres.

Il passa ensuite trois ans aux études hydrographiques dans le port d'Alexandria, en Egypte, dans le canal de Suez, en Sicile et sur les côtes de Cartage et de Tunis, dans la Méditerranée, sous le capitaine Nares (aujourd'hui l'amiral sir Geo. Nares, célèbre par son expédition arctique).

Pour devenir un ingénieur hydrographe, il faut être navigateur consommé, et voici ce que M. Hyndham dit au sujet de la route Georgetown-Pictou:

Afin que mes remarques soient intelligemment comprises, il est nécessaire d'avoir deux cartes devant soi, une du golfe Saint-Laurent et une de l'île du Prince-Edouard et du dé-

troit de Northumberland; ces deux cartes sont publiées par le bureau hydrographique de Londres, et peuvent être obtenues pour un prix modique dans quelques magasins de la ville.

Si vous examinez la carte du golfe Saint-Laurent, et que vous jetiez les yeux sur Pictou, vous verrez immédiatement que ce port est ouvert aux vents du nord-ouest soufflant du détroit de Belle-Isle sur une distance de 250 milles, ces vents se font sentir surtout en hiver et la conséquence est que Pictou sert tout simplement de sac ou s'entassent les glaces à la dérive du golfe. Il n'y a encore que deux ans, les deux steamers qui font le service d'hiver à cet endroit ont été pris dans les glaces pendant 59 jours consécutifs, et il était impossible de transporter les marchandises; les voyageurs et les sacs de la post ont pu traverser le détroit à cap Traverse en chaloupes découvertes, sur une distance de 3 à 10 milles, avec grands risques et malaise à chaque fois. On se servait des moyens en usage il y a cent ans.

L'autre route, savoir celle entre Charlottetown et Brulé sur la baie Tatamagouche, dans le comté de Colchester (Nouvelle-Ecosse) est celle sur laquelle je désire appeler spécialement l'attention du Gouvernement. La baie Tatamagouche est située directement en face du havre de Charlottetown, et la distance entre les deux quais serait d'environ 25 milles, tandis que la distance entre Charlottetown et Pictou est de 50 milles et celle entre Georgetown et Pictou d'environ 38 milles. On a beaucoup parlé de cette route et on a dit que l'entrée du port de Charlottetown était fermée par la glace.

Je veux expliquer aussi brièvement que possible les conditions du port de Charlottetown. Le port de Charlottetown a une étendue de 3 ou 4 milles de long et autant de large; trois rivières s'y déversent; ce sont des rivières où la mer monte, ce sont des bras de mer dont l'embouchure a 200 ou 400 verges de large, et, où l'eau est très profonde. Le flux et le reflux de la marée y entretient un courant qui est très fort qui empêche la glace de devenir très épaisse, et qui empêche aussi de se former en tas à l'entrée du port. La profondeur à l'entrée du port de Charlottetown varie de 9 à 13 ou 14 brasses, tandis que l'eau à l'entrée des autres ports est comparativement basse. L'entrée du port de Charlottetown est protégée sur le côté droit par l'île Saint-Pierre et sur le côté gauche par l'île du Gouverneur. Au delà de ces îles la mer est libre de glace et c'est pratiquement de l'eau claire jusqu'à la baie Tatamagouche. On a dit qu'en 1905 un steamer avait essayé d'entrer dans le port et était resté pris dans 15 pieds de glace. Mais la Chambre de commerce a fait mesurer la glace et j'ai ici une copie du rapport qui a été fait par le capitaine John Gillies, un capitaine d'expérience qui a été employé cette année et plusieurs

M. A. B. WARBURTON.

autres années à mesurer la glace et à faire des observations générales dans le port. Dans son rapport il dit:

M. L. B. Miller, secrétaire de la chambre de commerce ici, m'a demandé de faire un rapport condensé de l'état des glaces dans la baie d'Hillboro et dans le port de Charlottetown pendant les trois hivers de 1904, 1905, 1906 que j'ai fait des études de ces endroits.

Chacune de ces années-là, les études ont été faites pendant le mois de mars, époque à laquelle il doit y avoir plus de glaces et de plus fortes, ce qui rend plus difficile la tâche d'atteindre le port.

D'après les mesurages pris en différents temps, la glace varie en épaisseur de 28 à 18 pouces, et l'épaisseur moyenne des glaces que le steamer avait à traverser est de 24 pouces et la profondeur de l'eau de 7 à 9 brasses. Bien qu'il soit vrai que le "Minto" a essayé d'entrer dans le port de Charlottetown en mars 1905, il s'était trouvé repris à la base de l'île Saint-Pierre dans une épaisseur de 15 pieds de glace, disait-on; il est également vrai que j'ai été envoyé presque immédiatement pour faire des sondages et que j'ai trouvé, mesures exactes prises, qu'il n'y avait que 5 pieds d'épaisseur à l'endroit où il s'est arrêté. J'explique comme suit la différence dans les chiffres, et c'est la seule manière. Dans mon cas la glace a été mesurée et dans l'autre son épaisseur n'a été estimée que du bord du steamer. Une semaine seulement après que j'eus fait mes sondages et mon rapport, le "Minto" a fait une autre tentative d'entrer dans le port de Charlottetown, et il a réussi.

En faisant les sondages j'ai trouvé que là où le "Minto" avait été pris, il y avait 5 pieds d'épaisseur de glace et 9 brasses d'eau. J'ai mesuré ensuite à 40 verges plus loin dans la direction de l'île Saint-Pierre et j'ai trouvé 2 pieds de glace et 7 brasses d'eau, et 60 verges plus près de l'île j'ai trouvé la même épaisseur de glace et 5 brasses d'eau, tandis qu'au blochaus à l'entrée du port il n'y avait que 18 pouces de glace.

Comme la glace ne s'entasse pas dans cette baie en quantité appréciable à cause de la glace des bords et des vents du nord-est je crois qu'avec de meilleurs auxiliaires à la navigation on éprouverait peu de difficulté à faire de Charlottetown un port d'hiver, car il y a beaucoup de place et beaucoup d'eau, et les navires ne rencontreront que peu de glace mouvante.

Les marins, les expéditeurs et les marchands demandent tous l'établissement de plus d'auxiliaires à la navigation pendant l'été, du port de Charlottetown où les plus grands navires font escale. Parmi ces auxiliaires il y a un phare et un sifflet à l'extrémité de la barre de l'île Saint-Pierre qui s'étend sur le côté droit du port, sur une distance de 3 milles environ. Pendant l'hiver, les bouées et les aides ordinaires à la navigation sont enlevés. Dans les temps clairs les steamers peuvent faire sans risque en se guidant d'après les marques sur terre; mais si, comme cela arrive souvent, une légère brise s'élève sur la glace, cela cache les marques de la rive et

les steamers courent des risques à essayer de faire le port. On apportera un remède à cela en plaçant une lumière ou une autre aide à la navigation sur ce récif. Pour citer de nouveau M. Hyndman, au sujet du passage de Charlottetown à Tatamagouche ou Brulé, voici ce qu'il dit:

En déclarant, comme j'ai l'intention de le faire, que cette route est la seule praticable, je désire faire savoir que je n'ai aucun intérêt particulier en jeu, mais que je préfère cette route à toutes les autres, simplement parce que l'expérience des trente-cinq dernières années a prouvé que ces dernières étaient impraticables.

Pendant les 35 dernières années les différents gouvernements qui sont passés à Ottawa, ont essayé de satisfaire les désirs de ces deux comtés (King et Prince), mais dans leurs efforts ils ont réussi bien peu à remplir les conditions de l'union et n'ont satisfait personne. Avant d'aller plus loin dans mon rapport en faveur de cette route je dirai que deux aides à la navigation sont absolument nécessaires.

Le premier est la construction d'un phare avec sifflet d'alarme à vapeur placé sur l'extrémité est de la barre de l'île Saint-Pierre, au large de Charlottetown, afin de montrer facilement la route aux steamers dans les temps sombres pour atteindre Charlottetown. Cette barre a été la cause que nos steamers d'hiver dans les années passées sont allés à Georgetown plus tôt que la glace dans le détroit ne le rendait nécessaire. Avec ce phare et ce sifflet à vapeur, les steamers pourraient passer plus près, et après avoir vérifié leur position en temps sombre, il leur serait facile de trouver leur chemin jusqu'à Charlottetown.

On devrait mettre aussi un sifflet à vapeur au phare de l'île Amet au large de Tatamagouche afin de permettre aux steamers d'entrer dans ce port dans les mauvais temps.

Je fais ces remarques, certain que je suis que le nouveau steamer d'hiver que l'on construit présentement pour ce service aura suffisamment de force et de pesanteur pour caser des bancs de glace d'un à deux pieds d'épaisseur.

Sur cette route, la glace est rarement ou jamais plus épaisse que celle à l'intérieur du port, parce que les banquises du golfe ne viennent pas sur cette route, empêchée qu'elles le sont par le cap Bear et l'île Pictou, et que la glace épaisse entre, est le printemps lorsqu'elle est toute séparée et passée et ne le courant en dehors du havre ne dépasse pas un demi-noeud en aucun temps. Le seul temps pourrait empêcher le steamer de passer à travers. Un pier pourrait être construit en dedans du Cap-John où l'on trouve amplement d'eau et de protection, et à une très courte distance de l'embranchement d'Oxford de l'Intercolonial.

La distance du pier de Charlottetown jusqu'à un pier dans la baie Tatamagouche ne serait que de 25 milles, tandis que de Georgetown à Pictou il y a 36 milles. Si la Steam Navigation Company voulait adopter cette route en été, les hommes dans le commerce pourraient aller à Halifax, y régler leurs affaires et revenir le même jour, ces nouvelles avenues de commerce seraient ouvertes, tandis que le commerce avec Pictou est prati-

quement nul et la route pour se rendre à cet endroit est presque double en longueur.

La baie Tatamagouche ou Brulé est située à environ la moitié du chemin du détroit de Northumberland. Les marées se rencontrent à cet endroit en venant de l'est et de l'ouest, de sorte que, sur une étendue considérable, au milieu du détroit, il n'y a presque pas de courant. A Tatamagouche, le courant n'est que d'environ d'un demi-noeud à l'heure, et il vient très peu de glaces du côté de l'est. Le résultat est que la glace ne peut boucher la route que je propose. On nous a dit, dans le passé, que la pointe Prim, qui s'étend sur une distance de six à huit milles de l'île du Prince-Edouard à l'est de Charlottetown, rendrait cette route impraticable. Mais cette route ne passe pas du tout près de la pointe Prim qui lui est plutôt une aide qu'un embarras, car elle empêche d'arriver les glaces du côté de l'est. J'insiste auprès du Gouvernement pour qu'il fasse faire une étude complète de la baie et du port de Tatamagouche. Il n'y a pas de nécessité de faire aucune étude de l'entrée du havre de Charlottetown car il est bien connu; mais le port à Brulé et la baie de Tatamagouche ont besoin d'être étudiés, ce qui ne serait pas chose difficile. Les études peuvent être dirigées de la rive, et le Gouvernement possède un excellent steamer pour faire ce travail le "Gulnare" qui a déjà été employé à des travaux de ce genre et qui pourrait l'être pour ceux-ci. Comme l'endroit n'est pas de très grande étendue il faudrait peu de temps pour en faire un relevé exact.

J'ai parlé des différentes objections que l'on a fait et après m'être renseigné je puis dire que le port de Brulé est un très bon port pour les vaisseaux d'un petit tirant d'eau. Il y a une barre qui n'a que 13 ou 14 pieds d'eau à marée basse. Mais dans la même baie il y a un autre havre qui n'a pas de barre de ce genre, et où l'eau est suffisamment profonde pour tous les navires. Si une courte jetée était construite à cet endroit et un embranchement du chemin de fer établi jusqu'à Gosford, nous aurions une communication directe, et cet embranchement n'aurait pas plus que 3 ou 4 milles de longueur selon l'emplacement du quai. Si le quai était placé à l'endroit où je crois qu'il devrait l'être, la distance ne serait pas plus que trois ou quatre milles.

Mais il y a un autre côté à cette question. Nous avons à subir le désavantage de ce que nous appelons les trois portages en hiver. Il y a le portage entre Charlottetown et les autres port sur l'île jusqu'à Georgetown, puis le transbordement sur les steamers l'hiver, jusqu'à Pictou, et ensuite le transport sur l'Intercolonial de l'autre rive, ce qui fait trois portages. Tout le monde comprend qu'il y a là un désa-

vantage très grand pour notre trafic. Si nous pouvions obtenir la route que je demande, cela supprimerait un de ces portages, de sorte que nous n'aurions que deux transbordements au lieu de trois. Ces transbordements pèsent beaucoup sur notre commerce. Les taux de transport pour ces trois portages sont plus élevés que pour une distance correspondante sur la ligne principale où il n'y a qu'une seule course. Le transport de fret de Charlottetown à Sydney coûte plus cher que d'Ontario à Sydney. La conséquence est que les frais additionnels de transport enlèvent la crème des profits du commerce.

C'est là un des griefs que nos hommes d'affaires et nos chambres de commerce ne cessent de formuler devant le Gouvernement et partout où ils trouvent l'occasion de le faire. Si on pouvait réduire à deux ces trois transports notre population y gagnerait sensiblement.

Je le sais parfaitement, tout gouvernement,—peu importe que ce soit le gouvernement actuel ou un autre,—s'impose une tâche bien ardue, quand il prétend solutionner un problème, et je veux bien tenir compte de toutes les difficultés qui peuvent surgir. Je cherche simplement à montrer comment notre situation pourrait s'améliorer. La route suggérée pour les bateaux d'hiver n'a été l'objet d'aucun essai jusqu'ici. Bien que je ne prétende pas offrir ici la solution de la question, j'affirme qu'il serait possible de former une compagnie qui débarrasserait le Gouvernement de toute cette besogne. Il existe dans l'île du Prince-Edouard une excellente compagnie de navigation à la vapeur qui fait un service de premier ordre entre Summerside et la Pointe-du-Chêne à l'extrémité occidentale, et Charlottetown et Pictou au centre de l'île. Si elle obtenait une importante subvention—et le Gouvernement pourrait fort bien l'accorder pour se débarrasser de cette affaire—cette compagnie se chargerait de tous ces services. Je ne suis pas autorisé par la compagnie à faire pareille proposition; mais, sans doute, elle pourrait se charger de cette exploitation, et si une compagnie bien organisée accepte ce service, son exploitation pourrait être couronnée de succès, tandis que les résultats actuels ne répondent pas parfaitement à notre attente. Si le Gouvernement adopte la route que j'ai proposée j'en ai la confiance, on obtiendra de meilleurs résultats. Les citoyens de l'île du Prince-Edouard ont toujours tenu à la coutume de faire payer à l'Etat la livre de chair. Je ne figure pas parmi ceux qui se montrent d'une telle exigence. Je ne suis pas partisan de cette doctrine et je n'entends nullement prendre pareille attitude, bien que ce soit là l'attitude généralement adoptée. Je me contente de demander qu'on ne néglige rien pour assurer le succès du service d'hiver. Ailleurs,

M. A. B. WARBURTON,

on utilise des steamers brise-glaces. On emploie ces navires sur les grands lacs et sur la Baltique où ils donnent d'assez bons résultats.

Lorsque nos amis prétendaient qu'on violait le pacte conclu, à l'époque de l'union, on leur répondait, à bon droit, que le traité d'union se contente de prescrire un effort sincère et sérieux et que pourvu que le Gouvernement fasse tout ce qui est susceptible de réalisation, il respecte le traité d'union. D'autres prétendent qu'il font exécuter, quand même, les conditions du pacte d'union, mais je ne me place pas à ce point de vue; seulement, j'affirme qu'on n'a pas tenté les efforts voulus pour faire respecter les engagements pris à l'époque de l'union, à l'égard de la navigation d'hiver, et que ces efforts demeureront incomplets, tant qu'on n'aura pas fait l'essai de tous les ports offrant probablement les facilités voulues pour la navigation d'hiver. Si l'on soutient que le port de Pictou a été l'objet d'essais suffisants, j'observerai que cette réponse n'est pas probante, tant qu'on n'aura pas fait l'essai de tout autre port susceptible de ce développement et tant qu'il n'aura pas été constaté qu'il ne s'y prête pas.

J'aborde la question de la navigation d'été, comme je l'ai fait dans la résolution figurant au feuilleton de la Chambre. Naturellement, nous jouissons des communications par voie de Summerside et de Pointe-du-Chêne, se raccordant avec l'Intercolonial, et nous jouissons des communications par vapeur entre Charlottetown et Pictou, ainsi que par voie des bâtiments de la compagnie de navigation à la vapeur de Charlottetown.

La distance de Charlottetown à Pictou est d'au delà de 50 milles, et celle d'Halifax de 114 milles, soit un total de 170 milles. Pour faire quelques affaires à Halifax, il faut quitter Charlottetown et se mettre en route pour Pictou, vers les 8 heures du matin, y demeurer trois ou quatre heures, puis partir pour Halifax à 8 heures du soir; de sorte que votre train arrive à Halifax à 8 heures du soir, et il vous faut séjourner là, jusqu'au lendemain, quand bien même vous n'auriez que peu d'affaires à expédier. Le trajet absorbe trois jours, chose absurde pour une distance de 170 milles. En prenant la route du Brûlé, vous abrégerez la distance de 50 milles dans les deux sens, soit de 100 milles pour le voyage circulaire, et on pourrait facilement quitter Charlottetown le matin, se rendre à Halifax, y vaquer à ses affaires, revenir le même soir, s'il existait les correspondances voulues. N'est-ce pas le comble de l'absurde dans ce siècle que, lorsqu'il existe de beaux steamers correspondant avec les chemins de fer, il faille prendre trois jours entiers pour faire un trajet de 170 milles

« dans les deux sens et cela pour vaquer à ses affaires pendant une demi-heure? Que diraient nos collègues, s'il leur fallait prendre trois jours pour faire le voyage de Montréal ou de Toronto, aller et retour? Cela leur semblerait intolérable.

Si les bateaux à vapeur d'été pouvaient desservir le port que les navires d'hiver, à mon avis, devraient desservir, c'est-à-dire la baie Tatamagouche ou Brûlé, pousseraient sans doute la construction de l'Intercolonial ou du chemin de fer Dominion-Atlantique, de Truro à Brûlé, sur une distance de 35 milles, comme on le projette depuis nombre d'années, et on aurait ainsi la route la plus directe entre l'île du Prince-Edouard, en remontant la vallée d'Annapolis et Yarmouth, jusqu'à l'un de nos principaux marchés, Boston, route bien plus courte que celle d'aujourd'hui. Cela abrégierait de 15 milles de trajet d'Halifax. Aujourd'hui, nous ne faisons guère d'affaires avec Halifax, et il en faudrait faire davantage. C'est une des villes avec lesquelles il nous faudrait faire le plus fort volume de commerce; car elle se trouve sur la route entre Charlottetown et la Grande-Bretagne, les steamers desservant la mère patrie partant d'Halifax. Nous devrions faire un important commerce en ce sens, soit par bateaux à vapeur soit par rail. Nous faisons un peu de commerce par goëlettes, mais nous subissons tant d'entraves d'autre façon que notre commerce avec Halifax se trouve paralysé. La route que je propose remédierait, dans une large mesure, à cette situation, et l'amélioration des moyens de communication aboutirait, comme cela arrive toujours en pareille circonstance, à l'accroissement du commerce et des transports.

Je tiens à dire quelques mots sur la situation qui existait cette année, alors que le steamer qui portait nos dépêches a été arrêté par les glaces, en plusieurs circonstances. J'ai sous les yeux un rapport du capitaine John Gillies et du capitaine C. E. Meyers, adressé à la chambre de commerce.

M. MACDONALD: Quels sont ces messieurs et où demeurent-ils?

M. WARBURTON: Le capitaine Gillies habite Charlottetown depuis vingt ou trente ans et le capitaine Myers, depuis quinze ou seize ans. Leur rapport est adressé à M. H. Paton, président de la chambre de commerce de Charlottetown. Il est daté du 16 mars 1909, et voici la partie qui se rattache à la question en discussion:

Ayant reçu de vous, en votre qualité de président de la chambre de commerce, une commission en vue de recueillir des données au sujet des conditions des glaces entre ce fort et Pointe-Prim, nous avons l'honneur de vous adresser le rapport suivant:

— Nous avons commencé notre exploration sur la situation des glaces, dans le port, ce matin même et nous avons constaté que le port était libre de glace, de la pointe Murphy (bouée rouge jusqu'à la pointe à la Truite, à l'entrée du port. A ce dernier endroit, en ligne avec les feux d'alignement de Brighton (direction du navire), nous avons constaté que l'eau était libre de glace, à 12 brasses de profondeur. De ce point, nous nous sommes dirigés vers le sud, sur une étendue de 100 yards et il n'y avait que 4 pouces de glace; poursuivant notre course, sur une autre étendue de 100 yards, nous avons constaté la présence de 6 pouces de glace, avec 12 brasses d'eau. Nous avons poursuivi notre marche, sur une distance de 150 yards et nous avons trouvé 8 pouces de glace, le long d'une vaine d'eau libre de glace, dans le chenal. Nous fîmes alors un circuit autour de l'eau dégagée de glaces, sur une distance d'environ 50 yards et nous avons fait l'estimation—la glace étant trop dangereuse pour qu'il nous fût possible d'y faire un mesurage réel—nous nous trouvâmes en ligne avec les feux d'alignement et constatâmes encore une fois la présence de 6 pouces de glace, avec 11 brasses d'eau.

Poursuivant nos opérations à 200 yards sur les feux alignement (à peu près sud) nous avons trouvé 4 pouces de glace et 10 brasses d'eau. Dirigeant le vaisseau à 200 yards au sud, nous avons mesuré cinq pouces de glace et sondé 11 brasses d'eau. Dans la même direction et sur la même distance, nous avons trouvé 4 pouces de glace et elle était trop dangereuse pour qu'on y pût prendre des sondages. La glace, à partir de ce point est trop dangereuse pour qu'il fût possible de continuer notre route dans le chenal jusqu'à la barre de l'île Saint-Pierre. Nous quittâmes donc le centre du chenal pour diriger le vaisseau vers le bord de l'Est, et nous trouvâmes 6 brasses d'eau et 4 pouces de glace. Nous dirigeâmes le vaisseau au sud-ouest, afin de naviguer en eau plus profonde, sur une distance de 400 yards. Ici la glace était brisée en ligne avec la pointe Lowther, rive sud, et Pownal-Head. Il était dangereux de s'aventurer plus loin, car la glace n'avait que deux pouces d'épaisseur. Nous avons trouvé l'eau dégagée de glace, à partir de la bouée noire, en gagnant la mer, au delà de la barre de l'île Saint-Pierre, la pointe Prim et aussi loin vers la mer qu'il nous était possible de voir avec les lunettes. D'après notre exploration, nous sommes en mesure d'affirmer que, de la pointe Prim à Charlottetown, il n'y a pas suffisamment de glace pour empêcher un steamer de gagner ce port. En réalité, en suivant la route du navire, aux trois marées descendantes, nous avons constaté que la glace mentionnée dans le rapport précédent n'était pas de nature à offrir de graves obstacles à nombre de nos bateaux d'été.

A cette époque ou un peu plus tard, la glace arrêta nos vaisseaux sur la route de Charlottetown-Pictou et la même chose arrive chaque année. A cette époque tardive de la session, je ne veux dire que le stricte nécessaire sur cette question, si important qu'elle soit, comme tout le monde le comprend. Je désire appeler l'attention de la Chambre et du Gouvernement ainsi que celle du département de la Marine et des Pêcheries sur la nécessité de faire effectuer

une nouvelle exploration du port, sur la terre ferme, à la baie Tatamagouche ou Brûlé, afin de remédier, s'il est possible, aux embarras que nous éprouvons et afin d'établir la ligne d'été et la ligne d'hiver entre Charlottetown et Brûlé, au lieu de Charlottetown-Pictou. A l'appui de ma proposition, j'ajoute que c'est la meilleure route pour l'été comme pour l'hiver; qu'il y a un demi-siècle, les bateaux à vapeur de Charlottetown se rendaient à Brûlé au lieu d'aller à Pictou. Mais lorsque le chemin de fer atteint Pictou, et non plus Brûlé, les steamers s'y rendirent aussi, parce qu'ils y trouvaient les installations voulues. Mais si le chemin de fer atteignait Brûlé ou le cap John ou la baie Tatamagouche, les steamers s'y rendraient encore, parce que c'est la route la plus directe vers les autres provinces. Je vous remercie, monsieur l'Orateur, et je remercie mes collègues de la bienveillante attention qu'ils m'ont prêtée et j'abandonne la question à leur considération.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Je prie la Chambre de bien vouloir me prêter son attention, quelques instants, pendant que je lui exposerai une question intéressante mon comté. Je félicite mon collègue (M. Warburton) d'avoir tiré le meilleur parti possible d'une bien mauvaise cause, dans l'intérêt de ses commettants. Mon collègue n'a pas envisagé dans son ensemble la situation, soit au point de vue de l'île du Prince-Edouard d'où il vient, soit au point de vue des circonstances concomitantes, et son jugement, d'ordinaire si lucide et si droit, a été quelque peu obscurci, parce que son regard ne s'est porté que sur les besoins de ses propres commettants. J'en suis convaincu, les représentants des comtés de l'île du Prince-Edouard, autres que celui de Queen, ne se rangeront pas à l'avis de mon collègue sur la meilleure route à adopter pour maintenir les communications d'hiver avec l'île du Prince-Edouard ainsi que sur les inconvénients et les obstacles que présentent les autres routes qui ont fait l'objet de ses observations.

Je crois qu'on peut me permettre de dire que la question relative à la meilleure et à l'unique route entre l'île du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse a été réglée il y a des années par les personnes intéressées dans le commerce de l'île du Prince-Edouard qui ont maintenu des communications par bateaux à vapeur entre l'île et le continent. Les personnes qui ont placé leur argent dans la compagnie de navigation de l'île du Prince-Edouard et qui ont soutenu cette compagnie pendant plusieurs années ont choisi le port de Pictou comme le meilleur port du continent, avec lequel ils pouvaient entretenir des commu-

M. A. B. WARBURTON.

nications et ils les ont entretenues depuis, sans interruption. Jamais personne n'a proposé de dépenser de l'argent avec l'idée ou en appliquant la théorie qu'une communication pourrait exister entre Charlottetown et la baie Tatamagouche. Ce n'est que depuis deux ans que des personnes, non pas de l'île du Prince-Edouard mais de Colchester, intéressées dans la construction d'un chemin de fer de Truro à Tatamagouche, ont pensé que ce serait une bonne chose en vue de les aider à faire de la réclame pour leur chemins de fer, de parler de l'idée de maintenir par cette route des communications avec Charlottetown. C'est l'idée de mon honorable ami aujourd'hui et en développant purement et simplement les idées de ses électeurs il a présenté sa théorie et il a fait, comme je l'ai dit, de son mieux pour défendre une mauvaise cause. Pour combattre la route entre Charlottetown et Pictou, il nous a dit que la glace était prise jusqu'au fond à l'entrée du port de Pictou. On pourrait s'étonner que le vent d'automne soufflant toujours du nord-ouest, à travers le détroit de Belle-Isle, que toute la glace dans le golfe entre Belle-Isle et Anticosti, soit entassée dans le port de Pictou et qu'elle soit prise jusqu'au fond. C'est l'impression que m'a laissée le raisonnement de mon honorable ami. Il a quelque peu manqué de franchise en parlant ainsi parce qu'il sait que les conditions auxquelles il a fait allusion sont absolument exceptionnelles. J'ai vécu à Pictou toute ma vie et je sais que de telles conditions se sont rencontrées pendant deux ou trois hivers, durant les quarante dernières années. Mon honorable ami peut difficilement justifier son raisonnement avec équité en faveur d'une ou de l'autre route, en s'appuyant sur des circonstances accidentelles, comme celle-ci. Cette question a été discutée au Parlement d'année en année. Les députés qui faisaient partie du dernier Parlement doivent savoir que les prédécesseurs de l'honorable député ont discuté cette question jusqu'à ce qu'elle soit presque réglée. D'année en année la Chambre en est arrivée à la conclusion que la route utilisée depuis si longtemps était la plus praticable et donnait les meilleures satisfactions. Le raisonnement de l'honorable député s'appuie sur la théorie qu'il serait peut-être possible d'avoir chaque jour de l'année des communications avec l'île. Il dit que le jour où les steamers ont cessé de faire la traversée cette année entre Georgetown et Pictou, les deux capitaines sont arrivés à l'entrée du port de Charlottetown où ils ont trouvé que la mer était libre et qu'un navire aurait pu passer. Il aurait pu dire aussi que si les capitaines y étaient allés le jour suivant, ils auraient trouvé l'entrée du port de Charlottetown absolument fermée et obstruée. . .

M. WARBURTON: Non, ils n'auraient pas trouvé cela.

M. E. M. MACDONALD: L'honorable député sait que la glace, dans ces eaux, se modifie en une nuit.

M. WARBURTON: Je dis qu'ils n'auraient pas trouvé le port de Charlottetown fermé à ce moment ou à toute autre époque de l'hiver.

M. E. M. MACDONALD: Je ne voudrais certainement pas contredire l'affirmation personnelle de mon honorable ami, mais il faut penser sérieusement que les hommes qui ont la direction de ces steamers pendant l'hiver, et qui doivent connaître tout ce qu'il en est sans avoir de prévention, ont reconnu qu'il était nécessaire d'abandonner de bonne heure Charlottetown, parce qu'il était impossible de continuer à communiquer avec ce port. Ces théories sont défendues par des hommes qui parlent en faveur de routes rivales mais nous constatons que les gens qui sont chargés de ce service quittent Charlottetown habituellement avant Noël chaque année et vont à Georgetown. Nous pourrions entasser des preuves données par des ingénieurs ou des capitaines intéressés dans un port ou dans l'autre, mais des hommes qui ont eu la direction de ces navires pendant les dernières dix ou quinze années, connaissent la situation mieux que quiconque et nous savons tous qu'ils ne quitteraient pas Charlottetown s'il était possible d'entrer dans ce port. Je crois que le raisonnement de l'honorable député ne repose pas sur une preuve que le département doit prendre en sérieuse considération. Il est plutôt faible au sujet des relations qu'il veut établir avec le continent. Il nous dit que par la route qu'il a proposée, une personne pourrait quitter Charlottetown, venir à Brûlé, aller à Halifax et retourner le même soir à l'île du Prince-Edouard. S'il pouvait ajouter à son plan quelque chose qui ressemble à une machine volante, cette promesse pourrait être réalisée mais pas autrement, parce que ceux d'entre nous qui demeurent sur le continent, peuvent aller à Halifax et revenir le même jour avec beaucoup de difficultés et je suis sûr que cela ne pourrait pas se faire en partant de l'île. Nous avons entendu l'autre soir le député de Prince dire que ce que l'on désirait dans ce comté était d'avoir des navires faisant la traversée entre Summerside et Pictou aussi bien qu'entre Charlottetown et Pictou. La population de l'ouest de l'île est de cet avis, et nous savons que celle du comté de King (I.P.-E.) est désireuse que le système actuel continue à fonctionner.

La question débattue par mon honorable ami est locale, sa demande est basée sur le besoin d'une partie de l'île et elle ne

revêt pas un caractère tel qu'on devrait la prendre en considération. La route actuelle a été choisie comme la meilleure quand le service a été inauguré et elle a été maintenue durant toutes ces années dernières. Nous avons des termini aux deux extrémités de la route, et le service est comparativement satisfaisant si l'on tient compte de la rigueur de l'hiver. Il est matériellement impossible que la traversée soit faite chaque jour par un steamer en raison des tempêtes de neige et des autres conditions de la température et comme la proposition de mon honorable ami comporterait une dépense extraordinaire pour le dragage sur le continent, dans la baie de Tatamagouche et pour la construction des termini et que ce serait encore une expérience, je prétends qu'il ne serait pas sage de s'embarquer dans une telle aventure.

Le résultat de l'expérience du dernier demi-siècle nous montre que la route actuelle est la plus satisfaisante et, avec les steamers de meilleure qualité que le Gouvernement a fournis ainsi qu'avec le nouveau brise-glaces qui sera ajouté à la flotte, le service entre Georgetown et Pictou sera certainement le plus satisfaisant que l'on puisse fournir dans toutes circonstances, et le Gouvernement ferait une erreur très grave s'il abandonnait sa ligne de conduite dans cette affaire, d'autant plus qu'elle a été suivie par les deux gouvernements et par les deux partis politiques.

M. A. L. FRASER (King) (île du P.-E.): Monsieur l'Orateur, je suis tout à fait d'accord avec quelques-unes des idées qui ont été développées par l'honorable député qui vient de parler. Je suis persuadé qu'on hésitera avant d'ordonner un changement de la route actuellement fixée pour les navires d'hiver. Comme l'a dit le dernier orateur, ce serait seulement une expérience et elle pourrait être très coûteuse si l'on changeait la route de Georgetown à Pictou pour toute autre route. Il est vrai, et c'est admis par tout le monde, que Georgetown est le meilleur port terminus d'hiver sur l'île du Prince-Edouard. Souris est aussi un bon port d'hiver mais il est plus éloigné du continent et la population de Souris n'a pas encore exprimé le désir de modifier la route actuelle d'hiver. Toutefois, si Georgetown est le meilleur port d'hiver de l'île, nous ne pouvons pas dire que Pictou soit le meilleur port du continent. La difficulté relative au service d'hiver se trouve à Pictou. Si le département pouvait faire une expérience pour trouver un meilleur port sur le continent, ce serait très avantageux. Mais nous ne désirons pas qu'une expérience soit faite quand nous avons un bon port et tant que nous ne serons pas assurés d'en avoir un meilleur nous ferons bien de garder celui que

nous avons. Ce qu'a dit l'honorable député qui a présenté la résolution (M. Warburton) au sujet de la navigation est bien exact, cela raccourcirait la distance entre Charlottetown et Pictou mais comme la compagnie de navigation à vapeur a décidé, il y a quelques années, d'adopter la route actuelle, je pense que ce serait gaspiller l'argent du gouvernement que de faire ces expériences tendant à détourner le trafic de la route actuelle. Nous avons dans l'île de grandes difficultés et nous dépendons beaucoup d'argent en raison de ce que nous appelons les trois courts transports. Quelle que soit la route choisie, je crois que nous aurons ces trois sortes de transports.

Je dirai que 75 p. 100 de la population de l'île sont intéressés dans ce que nous appelons la question du tunnel dont on a parlé à la Chambre depuis très longtemps. Comme je l'ai dit déjà, nous ne voulons pas d'un tunnel si on ne peut pas le faire ou s'il est impraticable. Ce que nous demandons maintenant c'est que l'on inscrive dans les crédits une somme suffisante pour faire faire les études préliminaires. On a déjà commencé à reconnaître le terrain en 1895, je crois, mais ces études n'ont pas été terminées. Elles ont été entreprise par le gouvernement conservateur. Je crois qu'ensuite le gouvernement actuel a chargé des ingénieurs de calculer sur les plans ce que coûterait un tunnel et je crois savoir qu'ils ont estimé la dépense à pas plus de \$10,000,000. Nous avons eu l'assurance de la part du ministre des Finances et d'honorables députés qui siègent dans les deux partis que si le tunnel ne coûtait pas plus de \$10,000,000 nous avions droit de l'avoir.

La construction du tunnel économiserait les trois courts transports et la dépense additionnelle du transport des passagers et des marchandises pour l'avenir. Si ce tunnel devait coûter seulement \$10,000,000 nous croyons que la province a le droit de l'obtenir. Soixante-quinze pour cent de la population de l'île du Prince-Edouard désire que cette question soit réglée d'une façon ou de l'autre et pour lui donner satisfaction on demande de faire des études préliminaires et de présenter ensuite un rapport en établissant le coût du tunnel. Si la dépense est hors de proportion avec ce que nous espérons que le tunnel coûtera et si cette dépense, comme le disent certaines personnes s'élève à \$150,000,000 ou même à un quart de cette somme, nous ne demanderons pas qu'elle soit faite parce que cette dépense ne serait pas justifiée. Mais ce que je veux faire comprendre au Gouvernement c'est qu'il doit inscrire une certaine somme au budget pour faire ces études préliminaires et régler une fois pour tout cette question du tunnel. Si cela était fait nous n'entendrions plus parler du tun-

M. A. L. FRASER.

nel, mais jusqu'à ce que ce soit fait une grande partie de la population de l'île du Prince-Edouard demandera continuellement la construction de ce tunnel. Nous ne voulons rien qui soit déraisonnable. Nous désirons que les engagements de la Confédération soient exécutés autant que possible et quand nous demandons de voter cette somme pour faire des travaux préliminaires je ne crois pas que nous demandions quelque chose de déraisonnable. Tant que cela ne sera pas fait nous ne pourrions pas avoir de communications permanentes et les engagements de la Confédération ne seront pas exécutés. Si ces travaux préliminaires étaient faits et si le coût était indiqué nous saurions si oui ou non il est possible de construire un tunnel.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, je ne dirai que peu de mots sur la question qui a été soulevée par mon honorable ami de Queen, (île du Prince-Edouard) (M. Warburton) au sujet des communications d'hiver entre l'île du Prince-Edouard et le continent.

Cette question, comme l'a déclaré l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) a été soulevée il y a déjà quelque temps en cette Chambre, et discutée à fond à plusieurs reprises. Mais c'est la première fois que la question soulevée par l'honorable représentant de Queen, quant aux moyens de communication entre Brûlé et Charlottetown, est expressément débattue en cette enceinte. Les moyens de communication existant aujourd'hui entre l'île et la terre ferme sont en général satisfaisants, je pense. On a tenté à diverses reprises d'améliorer ce service, et à l'heure actuelle, comme l'honorable député le sait, et comme il l'a déclaré dans son discours, nous construisons un brise-glace de 6,000 chevaux, qui sera, je pense, assez fort pour faire face à toute situation qui pourra se présenter là; à tel point que dans le marché qui a été conclu avec une maison des plus honorables d'Angleterre, Vickers Sons and Maxim, les entrepreneurs garantissent que ce bateau sera capable de passer à travers des glaces flottantes, même de 15 pieds d'épaisseur. Ce bateau pourra être utilisé dès l'automne prochain, et je compte qu'il pourra faire face à n'importe quelle situation. Il arrive que les glaces se ramassent près de l'île de Pictou, et alors il est à peu près impossible qu'un bateau passe à travers. Mais c'est là un fait très exceptionnel, et je ne sache pas que cette année le service ait été retardé pour la peine. La difficulté contre laquelle on a eu à lutter dans le chenal principal du détroit de Northumberland provient de la quantité de glace qui se trouve à passer par le détroit. Je sais qu'en 1901, 1902 et 1903, il a été fait des expériences pour

s'assurer si l'on pouvait utiliser la route du cap Tourmentin au cap de la Traverse. On a constaté que la quantité de glace qui se formait dans cette partie du détroit était tellement grande qu'il était absolument impossible de tenir cette route ouverte tout l'hiver; et il paraît que le même état de choses existe entre Charlottetown et Brûlé. Durant trois années consécutives, je pense, 1901, 1902 et 1903, il a été fait des efforts dans ce sens, mais ils n'ont pas abouti, pour les raisons que je viens d'indiquer. Je ne sais trop si l'honorable député qui est mieux renseigné que moi sur le sujet, sera en mesure de corroborer ma déclaration, mais on m'assure que sur la route de Charlottetown à Brûlé, nous trouverons presque autant de glace, nous éprouverons presque autant de difficulté que sur la route reliant le cap Tourmentin au cap de la Traverse.

M. WARBURTON: Entre le cap de la Traverse et le cap Tourmentin, où la largeur est de huit milles, le courant est de trois milles à l'heure. Mais sur la route de Brûlé-Charlottetown, la largeur est de 25 milles et la marée n'a une vitesse que d'un demi mille à l'heure. Aussi ne s'y ramasse-t-il pas autant de glace et la difficulté n'est-elle pas aussi grande.

L'hon. M. BRODEUR: Mais la quantité de glace qu'il y a là n'en est pas moins très grande, à ce que je crois, et occasionnerait beaucoup de difficulté. Je ne dis pas que la chose n'est pas possible, mais je dis que l'expérience que nous avons acquise dans la navigation de Charlottetown à Pictou ne nous laisse guère d'espoir de réussir de cet autre côté. En effet, durant quelques jours au commencement de l'hiver, nous avons fait le service entre Charlottetown et Pictou, mais il fallut y renoncer et faire la traversée de Georgetown à Pictou. La seule difficulté qui se présente sur la route Georgetown-Pictou, c'est que très exceptionnellement la glace se ramasse près de l'île et il devient presque impossible pour un bateau d'y passer. Mais je dis que le nouveau bateau que nous construisons sera probablement capable de traverser toutes les accumulations de glace, et nous mettra à même de résoudre la difficulté. La Chambre ne l'ignore pas, s'il arrive exceptionnellement que le service soit interrompu entre Georgetown et Pictou, nous avons, entre le cap Traverse et le cap Tourmentin deux petites embarcations qui font la traversée et transportent le courrier tous les jours. En somme tous les gouvernements ont fait de leur mieux en vue d'améliorer le service et de remplir les engagements que nous avons contractés lorsque l'île du Prince-Edouard a adhéré à la confédération. Le Gouvernement du Dominion s'était engagé alors

à maintenir une ligne de bateaux à vapeur entre l'île et la terre ferme. Inutile d'insister sur les conditions qui existaient avant la confédération; mais nous savons tous que le service entre l'île et la terre ferme était alors loin d'être aussi satisfaisant qu'il l'est aujourd'hui; et que même, en hiver, le seul moyen de communication consistait dans ces petites embarcations dont nous continuons de nous servir dans les circonstances exceptionnelles où le service des bateaux à vapeur est interrompu.

Il ne faut pas conclure de ce que je viens de dire que la question soumise par l'honorable député (M. Warburton) ne sera pas considérée avec soin; car je suis d'avis que nous devrions satisfaire l'opinion publique à cet égard. Personnellement je ne suis pas très favorable à l'idée d'un changement de route, à moins que les observations et les recherches n'établissent que la route proposée par l'honorable député est plus avantageuse que celle actuellement en existence. Toutefois, n'oublions pas que la route en question serait difficile et coûteuse. Il faudrait rattacher l'embranchement d'Oxford au port de Brûlé et il faudrait établir des quais, des phares, et des signaux de brume. Il faudrait aussi probablement opérer de nouvelles améliorations dans le port de Charlottetown. L'expérience que nous avons acquise sur le Saint-Laurent nous a montré le danger de chercher à établir des ports d'hiver là où le chenal est très étroit; car s'il se produit une chute de neige au moment où le steamer entre dans le port, le pilote ne peut plus se retrouver, et un accident peut se produire comme c'est arrivé récemment.

Cet aspect de la question ne doit pas être perdu de vue. On a critiqué quelque peu le capitaine Brown et le capitaine Finlayson du "Minto" et du "Stanley". Ces capitaines ont été laissés par le département seuls juges de la route à prendre; à cet égard nous leur avons laissé beaucoup de latitude. Il se produit toujours de grandes divergences d'opinion dans les questions de cette nature, et nous avons cru qu'il valait mieux nous en rapporter entièrement à l'opinion de ces deux marins expérimentés. Le capitaine Brown et le capitaine Finlayson passent à bon droit pour d'excellents marins. Malheureusement ils commencent à vieillir, mais j'espère que leurs services seront acquis encore de longues années; car ils se sont toujours montrés à la hauteur de leur situation et ont réussi à éviter tout accident. Les capitaines Brown et Finlayson ont droit à nos félicitations, et en m'exprimant ainsi je sais que je suis l'interprète des sentiments de tous les membres de la députation qui les connaissent. En somme, je me ferai un plaisir de faire recueillir toutes les ob-

servations nécessaires en vue de nous rendre compte si la route proposée par l'honorable député est praticable.

COMMERCE AVEC L'AUSTRALIE—SERVICE DIRECT DE PAQUEBOTS A PARTANCE DE L'EST DU CANADA.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboia): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire signaler à l'attention de la Chambre l'opportunité d'améliorer les moyens de communication entre le Canada d'une part, l'Australie et la Nouvelle-Zélande de l'autre. Depuis quelques années le mouvement des échanges entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande a été assez notable, et je suis heureux de dire que ce commerce grandit en importance. Un aspect favorable de ce commerce, c'est que nous exportons du Canada deux ou trois fois plus de marchandises que nous n'en importons de ces pays. Mais à l'heure qu'il est, ce commerce se fait dans des conditions très désavantageuses. Mon but en soulevant cette question maintenant n'est pas d'engager le ministère à prendre une initiative avant la fin de la session; mais la question pourra être considérée par le Gouvernement et les membres de la députation dans l'intervalle, et il y a lieu d'espérer qu'à la prochaine session le Gouvernement décidera d'accorder une subvention pour deux ou trois ans en vue de l'établissement d'une ligne de paquebots entre les ports de l'Est du Canada et ceux de l'Australie et la Nouvelle-Zélande. A l'heure qu'il est nous subventionnons deux lignes de paquebots reliant le Canada à l'Australie, toutes deux à partance de Vancouver; l'une étant pour bien dire une ligne de paquebots-poste, et l'autre une ligne de cargo-boats, laquelle, l'année dernière, a mérité le versement de \$40,000, sur une subvention totale de \$50,000.

Mais tous les membres de la députation se rendront compte qu'il ne faut guère songer à expédier les marchandises via Vancouver, distance de 3,000 milles par chemin de fer, la plupart des établissements de fabrication du Canada se trouvant aujourd'hui situés dans les provinces d'Ontario, de Québec et les Provinces maritimes. La subvention que nous accordons à la compagnie de cargo-boats à partance de Vancouver a produit un certain bon résultat, et déterminé l'exportation d'une grande quantité de bois de la côte du Pacifique. Il n'y a que deux ou trois classes d'articles de fabrication qu'il soit possible d'expédier avec avantage à 3,000 milles de distance par chemin de fer, sans compter la traversée du Pacifique. La plus grande partie de notre commerce sur l'Australie et la Nouvelle-Zélande se fait actuellement via New-York, et c'est ce qui fait

M. L. P. BRODEUR.

que nos fabricants et nos marchands se trouvent dans des conditions tellement désavantageuses. Nous sommes tous désireux d'améliorer dans la mesure du possible la situation de nos fabricants et de nos marchands; et si plusieurs d'entre nous ne sont guère disposés à les aider par le moyen d'un relèvement du tarif, nous sommes tous d'accord que par le moyen ici proposé, leur situation serait améliorée et qu'un commerce important serait développé entre le Canada et l'Australie. Le commerce est là qui nous attend. Ceux qui sont engagés dans ce commerce en Australie vous diront que tout ce que nous avons à faire pour nous assurer cette clientèle c'est de lui livrer les mêmes sortes de marchandises aux mêmes prix que les marchands des Etats-Unis les leur fournissent. Ce résultat obtenu, le sentiment en faveur du développement des échanges au sein de l'empire aura l'effet de faire pencher la balance en faveur du produit canadien. Nous devons nous placer dans les conditions voulues pour faire victorieusement concurrence à nos voisins des Etats-Unis dans ce commerce. Nous exportons pour à peu près \$3,000,000 de marchandises sur l'Australasie et la Nouvelle-Zélande, tandis que les Etats-Unis en exportent pour \$30,000,000. Ce sont des sortes de marchandises qui ne peuvent être obtenues que des Etats-Unis ou du Canada; aussi la concurrence des Etats-Unis est-elle la seule que le Canada ait à redouter sur le marché australasien. Il reste à savoir comment nous pourrions mettre nos fabricants et nos marchands en mesure de soutenir la concurrence des marchands des Etats-Unis. On a émis l'opinion que si le gouvernement canadien accordait une subvention trois années de suite en vue de l'établissement d'une ligne de paquebots sur l'Australie et la Nouvelle-Zélande, aboutissant à Montréal et Québec, en été, et à Halifax et Saint-Jean, en hiver, les échanges en recevraient une telle impulsion qu'à l'expiration de trois ans il ne serait plus nécessaire de voter de subvention.

Permettez-moi d'indiquer quelques-uns des désavantages contre lesquels nos industriels et nos exportateurs doivent lutter au moment actuel. Comme je l'ai dit, presque toutes nos marchandises doivent être expédiées par le port de New-York. D'abord nos manufacturiers sont établis plus loin de New-York que la moyenne des manufacturiers américains. Le transport par chemin de fer leur coûte plus cher jusqu'à New-York, puis il leur faut payer les lourds droits du port de New-York et le camionnage de la gare du chemin de fer aux paquebots. Toutes ces choses les mettent dans une situation désavantageuse comparative à celle du fabricant américain. Puis toutes les marchandises à destination de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande sont

transportées par les lignes américaines qui sont sous la dépendance des manufacturiers américains, lesquels voient à qui chaque livre de marchandise est consignée, et s'efforce d'obtenir de l'acheteur la commande suivante. Mais ce n'est pas là le principal inconvénient dont se plaignent nos gens. Le pire de tout cela est que les lignes de paquebots américains ont été établies dans le but d'activer le commerce entre les Etats-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande et elles annoncent certains départs durant l'année, ce qui est toujours un désavantage pour l'expédition. Il arrive très souvent que l'on offre à un bateau plus de fret qu'il n'en peut transporter, ce qui a pour résultat de décevoir le consignataire en Australie, et de rendre plus difficile à l'exportateur canadien la tâche de faire des affaires. Si nous avions notre ligne de steamers partant de Montréal et de Québec en été et de Halifax et de Saint-Jean en hiver, le désavantage de nos manufacturiers deviendrait un avantage, parce qu'ils seraient plus près du port d'expédition que de New-York: et que les marchandises seraient mises à bord des navires à meilleur marché que les marchandises américaines sont mises à bord des navires américains, et grâce à des prix de transport égaux il pourraient rivaliser avec assez d'avantage. J'ai l'opinion d'une maison qui fait un fort commerce d'exportation du Canada en Australie et dans la Nouvelle-Zélande et qui représente un très grand nombre de nos manufacturiers canadiens. Elle prétend que le manufacturier canadien peut facilement rivaliser, tant pour le prix que pour la qualité, sur les marchés de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande avec le manufacturier américain de produits semblables; que les Australiens sont très satisfaits des marchandises qu'ils reçoivent du Canada et que tout ce qu'ils demandent c'est qu'on leur fournisse la même classe de marchandises au même prix.

A ces conditions, ils donneront toujours la préférence aux produits canadiens. Si tel est le cas, comme on me l'assure, n'est-il pas à propos que le Gouvernement s'enquère des faits et constate si, au moyen d'une subvention, nous ne pourrions pas améliorer de beaucoup cet état de choses? Je n'ai pas le moindre doute que, dans des conditions convenables, le Canada devrait pouvoir obtenir au moins la moitié du commerce qui va de l'Amérique du Nord à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande. Si cela arrivait, nous porterions du coup nos exportations d'un peu plus de \$3,000,000 à \$15,000,000. Cela en vaudrait la peine et cela pourrait se faire moyennant une très faible dépense pour subventionner une ligne et établir la route. Les marchandises que nous expédions com-

prennent les articles en fer, les chaussures, les instruments aratoires et beaucoup d'autres choses. Dans la Nouvelle-Zélande nous avons un avantage en ce qui concerne le tarif, mais non dans l'Australie. Chemin faisant, nous pourrions fort bien nous occuper en même temps de la question du commerce avec le Sud-Africain. Il y a environ un an, une compagnie nommée l'Imperial Export Company a envoyé un mémoire aux divers députés offrant d'établir une ligne de paquebots entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Elle offrait d'organiser huit voyages durant l'année à des périodes fixes avec des navires jaugeant 6,000 tonneaux de fret chacun. Elle garantissait de trouver le fret pour chacun des voyages durant trois ans, faute de quoi elle renonçait à tout droit de recevoir une subvention. La somme qu'elle demandait était de \$250,000 par année durant trois ans. Je ne suis pas prêt à dire si cette subvention serait ou non juste et raisonnable; mais, même si ce montant était nécessaire pour atteindre le but, je crois que cela mériterait d'attirer l'attention du Gouvernement. L'attention du ministère du Commerce a été attirée là-dessus, mais on m'informe que ce ministère n'a pas jugé opportun d'agir dans ce sens, se contentant de la subvention que nous donnons déjà à une ligne entre Vancouver et l'Australie. Mais, comme je l'ai démontré, cela n'est guère utile aux manufacturiers d'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes. Les journaux du pays insistent fréquemment sur l'opportunité d'augmenter notre commerce avec l'étranger et d'ouvrir de nouveaux débouchés. Voici l'un des moyens de le faire sans qu'il en coûte beaucoup au pays. Je soulève la question afin que les députés puissent y songer d'ici à la prochaine session, et surtout pour que le Gouvernement s'en occupe, non pour faire quelque chose durant la session actuelle, mais afin qu'à la prochaine session, il puisse, s'il le juge convenable, mettre dans les prévisions budgétaires, une somme destinée à subventionner une ligne de vapeurs entre le Canada et l'Australie, la Nouvelle-Zélande et peut-être l'Afrique-Sud.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds): Je suis heureux de constater que nos amis de la droite sont maintenant en faveur de la subvention d'une ligne de paquebots entre l'Australie et le Canada. Une ligne a été jadis subventionnée par le gouvernement conservateur, et je me rappelle très bien que lors des élections de 1896, nous avons rencontré sur tous les tréteaux du pays un tribun grit ayant à la main une boîte de conserves de mouton qu'il montrait au peuple, en reprochant au gouvernement d'avoir subventionné une ligne de Vancouver à l'Australie, pour nous apporter ce mouton

australien. Une fois arrivé au pouvoir le gouvernement actuel a continué à subventionner cette ligne et maintenant on vient subventionner une autre ligne pour apporter ce mouton australien aux Provinces maritimes.

M. TURRIF: C'est que nous le faisons beaucoup mieux.

M. TAYLOR: Et le Gouvernement peut se vanter de faire venir ce mouton australien. Mais comment concilient-ils les dénonciations de la même politique dans toutes les réunions électorales? Mais je me suis levé surtout pour attirer l'attention du ministre des Travaux publics sur la condition des pelouses autour du parlement. Dieu sait qu'elles étaient en assez mauvais état l'an dernier, mais cette année cela est encore pis. Il y a quelques années, les haies vives autour de la côte étaient très belles. Cette année c'est tout le contraire. La moitié d'entre elles dépérissent tout simplement parce qu'elles n'ont pas été arrosées. Prenez le terre où est situé la statue de la reine Victoria. Tous les arbustes à feuilles persistantes sont flétris faute d'arrosage. De fait tout le jardin est négligé et semble indiquer que le pays est en banqueroute. La prochaine fois que le ministre ira à Toronto, je lui conseille de faire le tour des terrains du parlement et de voir avec quel soin ils sont entretenus. Nos terrains sont-ils entretenus à l'entreprise ou à la journée?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Ils sont entretenus à la journée.

M. TAYLOR: Je le croyais.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons un excellent surintendant, M. Shearer, qui est chargé des terrains sous la direction de l'architecte en chef. J'ai personnellement, donné l'ordre d'y mettre plus de soin et je vais m'en occuper davantage.

M. TAYLOR: De notre temps nous avions un jardinier de premier ordre, qui travaillait à l'entreprise et qui tenait le jardin en excellente condition. Maintenant le travail est fait à la journée. Voyez les fleurs qui poussent. On dirait que l'on a permis aux volailles de picorer sur les plates-bandes. Cela provient du fait que l'on a planté de mauvais caïeux. Nous devrions avoir un homme de première classe pour avoir soin de ces terrains. Nous les avons confiés à l'entreprise à feu M. Robertson, un jardinier de profession, et je demanderai au premier ministre, si ce n'était pas un plaisir que d'en admirer chaque partie. Maintenant, nous employons un lot de cultivateurs qui ne savent rien en fait d'horticulture et qui laissent dépérir la verdure, les plantes et les arbustes à feuilles persis-

M. G. TAYLOR.

tantes faute d'arrosage et de soins intelligents.

M. W. B. NANTEL (Terrebonne) (texte): Monsieur l'Orateur, je désire attirer l'attention de la Chambre, pour un instant, sur une erreur ou une lacune que je constate dans le statut de 1905, au sujet de l'augmentation du salaire des juges et qui constitue une injustice à l'égard de deux juges de la cour supérieure de la province de Québec. Je veux parler des juges des districts de Chicoutimi et Saguenay et Gaspé.

En 1905, lorsque l'honorable ministre de la Justice a introduit ses résolutions qui ont été suivies d'un bill, à l'effet d'augmenter le salaire des juges, je constate que le salaire des juges des districts en question, a été fixé à la somme de \$5,000. Voici la partie de la résolution qui les concerne:

Deux juges puinés de ladite cour, dont le domicile est fixé dans les districts de Bonaventure et Gaspé ou du Saguenay, chacun \$5,000.

Leur salaire, du reste, était le même que celui des juges des districts ruraux de la province de Québec. Le même apparaît aussi au hansard, lors de la discussion du bill en question.

Maintenant, je vais donner lecture d'une lettre de l'honorable juge en chef de la cour suprême (sir Charles Fitzpatrick), qui était ministre de la Justice dans le temps, dans laquelle il écrit à l'un de ces juges ce qui suit:

Cabinet du juge en chef,
Cour suprême du Canada,
Ottawa, 27 février 1908.

A l'honorable J. A. Gagné,
Chambre des juges,
Québec.

Cher monsieur le juge.—En réponse à la vôtre du 26 février je n'hésite pas à dire de nouveau que l'intention bien arrêtée du département de la Justice (et je crois qu'à cette époque j'avais l'approbation du Gouvernement) était de mettre tous les juges de la campagne sur le même pied, quant au montant de leur salaire; et lorsque les résolutions ont été présentées à la Chambre, avec l'approbation de mes collègues, j'avais pourvu au salaire des juges de Gaspé et de Chicoutimi sur le pied de \$5,000, comme les autres. Subséquentement un changement est survenu que je ne n'ai jamais pu m'expliquer et j'étais fermement sous l'impression que j'avais donné effet à mon intention, jusqu'à ce que l'on ait attiré mon attention sur la législation telle qu'elle avait été sanctionnée par le Gouverneur.

Je n'ai pas l'occasion de voir le ministre de la Justice; mais vous êtes autorisé à lui dire que je n'ai jamais, de propos délibéré, changé l'item en question, et que mon intention a toujours été de donner suite à la promesse formelle qui avait été faite au juge Carroll, quand il a accepté la position de juge à Gaspé, c'est-à-dire de porter le salaire du juge de ce

district, au même chiffre que celui des autres juges des districts ruraux.

Pour ce qui concerne votre district, la différence qui existe dans le salaire n'a certainement pas sa raison d'être. Je connais peu de juges qui aient, dans leurs districts, autant d'affaires importantes que vous en avez.

Votre tout dévoué,

(Signé) C. FITZPATRICK.

Comme je le disais il y a un instant, j'ai lu dans le hansard, la discussion qui s'est faite à ce sujet, et je trouve leur salaire fixé à \$5,000. Comment est-il arrivé que plus tard, lorsqu'on a adopté la loi, leur salaire ait été fixé à \$4,500 au lieu de \$5,000, ainsi que cela apparaît dans les Statuts revisés, au chapitre 138?

Si réellement ce changement est le résultat d'une erreur, je crois que le Gouvernement devrait se hâter de la réparer, car cela constitue un préjudice considérable aux juges de ces deux districts.

M. E. ROY (Dorchester) (texte): Monsieur l'Orateur, je concours entièrement dans les remarques que vient de faire l'honorable député de Terrebonne. Je connais un peu les districts dont il a parlé, et plus spécialement celui de Gaspé.

J'ai toujours été étonné qu'une exception ait été faite pour ces deux juges. Il existait peut-être, autrefois, une raison pour cette exception; parce que les termes étaient moins fréquents que dans les autres districts et que partant, ils avaient beaucoup moins à faire. Mais depuis quelques années, ces juges ont des devoirs aussi difficiles et aussi nombreux à remplir que ceux des autres districts et je crois, en effet, qu'une erreur a été commise et que le plus tôt elle sera rectifiée, le mieux ce sera afin de faire disparaître cette inégalité qui n'a pas sa raison d'être.

LES PECHERIES DU MANITOBA.

M. G. H. BRADBURY (Selkirk): Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur une question concernant les pêcheries dans le Manitoba et la Saskatchewan, qui intéresse grandement un nombre considérable de mes commettants qui se livrent à l'industrie de la pêche et les habitants de ces deux provinces. Elle intéresse un grand nombre de mes commettants, parce qu'ils dépendent du produit de leur pêche pour vivre, et elle intéresse les citoyens de ces deux provinces parce que les agissements des "combines" américains a eu pour effet de presque doubler le prix du poisson.

Il y a quinze ou dix-huit ans, ceux qui connaissaient le lac Winnipeg et ses merveilleuses ressources, se vantaient d'avoir dans cette province le plus belles pêcheries de poisson blanc du monde entier. Le lac nous promettant un approvisionnement inépuisable de poisson pour le Manitoba et les provinces de l'Ouest.

Dans les premières années qui suivirent 1870, un grand nombre d'Islandais furent attirés dans cette région par la richesse de ces pêcheries. Ils s'établirent sur la rive sud-ouest du lac Winnipeg et ils prenaient facilement de grandes quantités de poisson blanc dans la partie ouest du lac. Ils trouvaient en abondance tout le poisson dont ils avaient besoin pour leur propre consommation et pour approvisionner le marché du Manitoba. Ils trouvaient à leur porte, de quoi se nourrir et les colons espéraient retirer de grands bénéfices de cette industrie. Mais malheureusement pour eux et pour cette industrie, les grandes compagnies qui avaient déjà épuisé les pêcheries dans les lacs d'Ontario, ne tardèrent pas à tourner leurs regards vers le lac Winnipeg, et dès 1885, aussitôt que les communications par chemin de fer furent établies, nous voyons ces compagnies se préparer à leur œuvre de destruction qui est maintenant terminée.

MM. D. F. Reid et Clark, de Collingwood, furent les pionniers de cette industrie à cette époque; M. Reid est actuellement un des commissaires nommés pour étudier cette question des pêcheries. En 1881, lui et M. Clark, s'installèrent à l'extrémité sud du lac et n'eurent aucune difficulté à se procurer de grandes quantités de poisson blanc pour le marché. De 1881 à 1885, ils se servirent d'un remorqueur à vapeur, et en une seule saison ils obtinrent 150 tonnes de poisson, avec une installation très restreinte. C'est à cette époque qu'on commença à exporter du poisson blanc du Manitoba.

A peine notre poisson avait-il fait son apparition sur le marché de Chicago, que les maisons américaines se dirent qu'on trouvait du poisson blanc d'une qualité admirable au Manitoba. En 1886, la Manitoba Fish Company vint s'établir sur les bords du lac Winnipeg. Malgré son nom, c'était une compagnie américaine, dont 26 p. 100 des actions étaient entre les mains de citoyens de Détroit.

Cette compagnie commença les opérations sur une grande échelle. Elle avait un ou deux navires à vapeur et deux remorqueurs. Elle possédait d'immenses glaciers à l'île au Marais, à la petite Saskatchewan et à Selkirk. Pendant deux ans, cette compagnie et celle de Reid et Clark, prirent de 1,200 à 1,500 tonnes de poisson dans ce lac et presque tout fut expédié à Chicago et les autres grandes villes américaines.

Le poisson était nettoyé et gelé en sortant de l'eau, et n'était expédié que pendant l'hiver. A cette époque ce poisson pesait en moyenne de 4½ à 6 livres. Les pêcheurs, des colons irlandais pour la plupart, recevaient des compagnies 1½ cent par poisson. Quand je vous aurai dit que ce poisson se vendait au détail à Chicago, 10 et 12 cents la livre, vous aurez une idée

des énormes profits réalisés par ces compagnies américaines.

Dès 1891, il devient évident que ces pêcheries seraient bientôt épuisées. Des citoyens éminents du Manitoba et les colons qui faisaient la pêche sur le lac Winnipeg firent des représentations au département de la Marine et des Pêcheries à Ottawa. Sir Charles Hibbert Tupper, qui était alors ministre de la Marine et des Pêcheries, envoya un commissaire sur les lieux pour faire une enquête. Ce travail fut confié au commissaire Wilmot qui se rendit sur les lieux et fit une enquête complète sur toute la question. J'ai ici ce rapport de M. Wilmot et pour l'information de la Chambre et du ministre que je sais trop occupé pour en avoir pris connaissance, j'en citerai quelques passages :

Ottawa, Octobre 1890.

L'hon. Charles H. Tupper,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur.—Ayant reçu de vous instruction de me rendre au Manitoba pour étudier les pêcheries du lac Winnipeg, et de m'enquérir des plaintes contenues dans certaines communications au sujet de la disparition du poisson blanc, et autres questions qui s'y rattachent; ayant lu attentivement la volumineuse correspondance sur le sujet, échangée entre le département de l'Intérieur et le département des Pêcheries; et ayant aussi visité personnellement les plus importants postes de pêche sur le lac Winnipeg, mentionnés dans ladite correspondance, j'ai l'honneur de soumettre, pour l'information de votre département les vues ci-dessous et les conclusions auxquelles je suis arrivé sur la question.

Le lac Winnipeg est situé entre les deux provinces du Manitoba et du Keewatin. C'est la plus importante nappe d'eau de ces provinces et sa superficie est d'environ 9,550 milles carrés. Sa longueur extrême est d'environ 270 milles et sa largeur extrême, de 70 milles. Il coule du nord au sud. La moitié sud du lac est très étroite et remplie de petites baies et de nombreuses îles. La partie nord ou supérieure a une largeur d'environ 60 milles et comprend presque les trois-quarts de la superficie du lac.

Le principal produit du lac Winnipeg est le fameux poisson blanc si apprécié (*coregonus albus*) qui, au point de vue domestique et commercial, est sans contredit le premier des poissons d'eau douce d'Amérique. Ces poissons ont été et sont encore sans doute, très nombreux dans le lac Winnipeg, bien que certaines personnes prétendent, et avec raison, que dans certains endroits, on commence à s'apercevoir de l'épuisement des pêcheries, par suite des méthodes destructives adoptées par certaines compagnies de pêche qui exploitent cette industrie sur une grande échelle, presque exclusivement pour le marché américain.

Cette pêche intensive a donné lieu à de nombreuses discussions entre ces compagnies et les principaux citoyens du Manitoba et aussi avec les colons et les Indiens établis sur les

M. G. H. BRADBURY.

bords du lac. Ces discussions sont arrivées au point de mériter que le département des Pêcheries et le département de l'Intérieur étudient la question à un point de vue désintéressé et dans l'intérêt du public en général.

Il est donc d'une importance vitale pour tous les intéressés de trouver une solution pratique, grâce à laquelle les pêcheries du lac Winnipeg ne seront pas rapidement ruinées, mais seront au contraire conservées comme une source de richesse et de bien-être pour la population du Manitoba, tant présente que future.

* * * * *

Dans la correspondance dont j'ai parlé, il est longuement question de plusieurs intérêts distincts, et chaque intérêt en jeu soutient que sa prétention est la bonne, en ce qui concerne l'épuisement des pêcheries. Ces différents intérêts peuvent être classés de la manière suivante :

1. Les tribus indiennes sous la tutelle du département de l'Intérieur disent que plusieurs parties du lac qui leur fournissaient autrefois une nourriture abondante, ne donnent plus de poisson, par suite de la pêche intensive opérée par certaines grandes compagnies de pêche.

2. De hauts fonctionnaires et des citoyens importants du Manitoba prétendent aussi que le poisson blanc est beaucoup plus rare qu'autrefois, à plusieurs endroits et qu'il faudrait prendre les moyens de mettre fin à cette rapide destruction du poisson par des règlements judicieux qui, tout en protégeant le poisson, ne causeront pas trop de tort à l'industrie de la pêche dans le pays.

* * * * *

La correspondance contient de nombreuses preuves concluantes que les Indiens des réserves situées sur les bords du lac Winnipeg, souffrent de la diminution de leur approvisionnement de poisson blanc qu'ils avaient autrefois sans efforts et en grande abondance; des exemples frappants sont cités d'endroits où le poisson pululait autrefois, et où on n'en voit plus aujourd'hui; on redoute que cette source d'approvisionnement pour les Indiens disparaisse rapidement et que cela est dû à la pêche intensive que font les compagnies à l'embouchure des rivières, sans égard aux conséquences.

On représente aussi que si ces méthodes imprévoyantes ne sont pas abandonnées, ces Indiens, qui sont sous la tutelle du gouvernement, devront être supportés autrement à même les deniers publics.

Ce sont là sans doute des faits urgents qui doivent être examinés à un point de vue désintéressé et avec une intelligence pratique de la situation des affaires telle qu'elle existe actuellement. En conséquence, il est à propos que le Gouvernement étudie la question avec l'idée d'établir une réciprocité; quant aux Indiens, colons et aux marchands de poisson, ils ont respectivement leurs droits et ils ont des titres à notre entière considération comme habitant de ce pays.

* * * * *

Deuxièmement.—La déclaration faite par des hommes éminents et par des habitants distingués de la province de Manitoba établissent

que la pêche du poisson blanc dans le lac Winnipeg est plus active que de raison; qu'elle augmente constamment et devrait être restreinte, dans l'intérêt de ceux qui sont maintenant établis au Manitoba et dans le Nord-Ouest ou qui viennent s'y établir, et que l'industrie de la pêche du poisson blanc devrait être sérieusement protégée. Cette idée de veiller à la conservation de la richesse des pêcheries du lac Winnipeg, idée prônée par les hommes éminents du Manitoba, devrait être défendue par le département des Pêcheries, afin qu'on ne voie pas se répéter les expériences dont les provinces de l'Est ont aujourd'hui à gémir. En effet, dans ces provinces la suractivité de la pêche a tellement rarifié le poisson qu'il est devenu pour ainsi dire impossible de remédier à ce mal....

* * * * *

Autrefois cette industrie florissait vers le sud du lac; mais la pêche devenant moins productive, les industriels se sont établis à peu près au milieu du lac et sur l'île Selkirk à la tête du lac; leurs principaux points d'opération sont aujourd'hui l'île Beren, l'île Reindeer et l'embouchure de la petite rivière Saskatchewan, vers le milieu du lac et l'île Selkirk près de l'embouchure de la grande Saskatchewan à l'extrémité nord. On peut faire la pêche temporairement dans d'autres endroits, mais les localités plus haut mentionnées forment actuellement les principaux centres d'opération des compagnies de pêche.

Au sud de l'île Beren, il y a un bon port naturel. Ici, les deux maisons principales ont chacune de grandes glacières ou entrepôts de réfrigération et aussi des débarcadères pour leurs remorqueurs à vapeur et leurs hangars. Il existe aussi des facilités de ce genre, dans des proportions plus restreintes à l'île Reindeer et à l'île Selkirk. Les édifices et les ouvrages les plus considérables se trouvent à l'embouchure de la petite rivière Saskatchewan où deux compagnies ont chacune d'immenses glacières, des appareils de congélation, des débarcadères de chaque côté de l'embouchure de cette rivière qui a seulement une centaine de verges de largeur.

Ces compagnies font actuellement la pêche avec des rêts à branchies qu'elles étendent à certaine distance les uns des autres le long du rivage ces îles; ces distances varient de un à six et dix milles, selon la zone fréquentée par le poisson blanc....

Quand il survient de fortes tempêtes, ce qui arrive très souvent sur les lacs, ces rêts, en général, ne peuvent être levés que lorsque le vent s'est apaisé. Dans bien des cas on est obligé d'attendre plusieurs jours; alors le poisson meurt dans l'intervalle, se décompose en partie et devient impropre à la consommation. Il y a parfois des millions de poissons qu'il faut jeter pour cette raison. Il s'en détient beaucoup de cette manière, et l'on s'est demandé s'il ne vaudrait pas mieux substituer aux rêts à branchies des rêts à poids ou à trappe, d'après certain règlement, attendu que ces rêts auraient pour effet non seulement de préserver le poisson qui ce perd d'après le mode actuel, mais aussi d'augmenter la valeur du poisson blanc sur les marchés du pays, valeur aujourd'hui dépréciée par le fait qu'on offre en vente des quantités de poissons impropres à la consommation, bien que le système de réfrigération ait pour

objet d'en cacher les défauts. Les rêts à poids seraient sans doute très acceptables pour les compagnies de pêche en général, non seulement parce qu'on obtiendrait ainsi aux difficultés plus haut mentionnées, mais parce qu'on pourrait s'en servir plus économiquement.

La quantité de rêts à branchies tendus dans le lac Winnipeg en 1889, couvrait une distance d'environ 60 milles. Ces rêts, petits en apparence et d'une profondeur de six pieds en moyenne, sont cependant de terribles engins de pêche à cause de l'immense étendue qu'ils couvrent, et ils peuvent causer la destruction d'une quantité considérable de poisson sur une étendue circonscrite, comme dans les petites baies et les petites rivières. On pourrait citer, à preuve de ceci, que dans le lac Winnipeg où il n'y a que trois compagnies qui font la pêche, la quantité de poisson blanc exporté en 1887 par une seule de ces compagnies s'élevait à 9,000 boîtes de 130 livres chacune, équivalant à 1,170,000 livres. Les deux autres compagnies en ont expédié autant. Cela fait voir que ces quelques industriels peuvent, grâce aux méthodes améliorées auxquelles on a aujourd'hui recours pour faire la pêche, prendre plus de deux millions et quart de livres de poisson blanc dans le lac Winnipeg en cours d'une seule saison. La plus grande partie de ce poisson étant exportée directement de la province, il s'ensuit que le Manitoba, d'où provient ce poisson et que les autres parties du pays n'en sont que peu approvisionnées et sont obligées de le payer fort cher.

Cette quantité de plus de deux millions et quart de livres de poisson blanc pris par ces compagnies de pêche dans le lac Winnipeg et plus particulièrement à l'embouchure de la petite rivière Saskatchewan, doit, selon toutes les données du bon sens, démontrer que l'augmentation naturelle du poisson est beaucoup entravée, et que, si cela continue, il y aura lieu de redouter la ruine prochaine de l'exploitation de la pêche du poisson blanc dans le lac Winnipeg et plusieurs de ses tributaires.

Il faut bien comprendre aussi que les quantités de poisson blanc ci-dessus mentionnées n'ont rapport qu'au poisson pris par les trois compagnies opérant dans les îles Beren, Reindeer et Selkirk, et à la petite rivière Saskatchewan, sans compter les quantités prises par d'autres pêcheurs, par les Indiens et les colons, dans d'autres parties du lac durant toute la saison de pêche.

Les questions suivantes relatives à la pêche du poisson blanc dans le lac Winnipeg ont été soumises à ma considération, et j'y réponds, ici, dans l'ordre où elles m'ont été posées:

1. Le lac Winnipeg est-il vraiment dépeuplé de poisson blanc?

La dépopulation se fait graduellement, mais d'un façon continue. Elle est due au système d'après lequel la pêche se fait actuellement dans certaines parties du lac.

2. Dans l'affirmative, dans quelle partie des eaux du lac la dépopulation se fait-elle, et quelles en sont les causes?

Elle se fait plus particulièrement à l'embouchure des grandes rivières et dans les parties basses du lac Saskatchewan, et dans le lac Saint-Martin. Elle provient de ce que la pêche est trop active dans certaines saisons où

il ne convient pas de pêcher, notamment à l'embouchure et dans la baie de la petite rivière Saskatchewan. Si cela se continue, ici, et dans d'autres endroits semblables, sur le lac; on aura certainement hâté la disparition du poisson blanc et par suite, la ruine de l'industrie de la pêche de ce poisson dans le lac Winnipeg.

3. Quels sont les remèdes? Ils consistent à restreindre raisonnablement, par des règlements judicieux, la pêche qui se fait aujourd'hui sur une grande échelle par les compagnies et à défendre absolument à ces compagnies et à qui que ce soit de pêcher dans certaines localités bien connues où le poisson blanc se réunit en grand nombre avant que survienne la saison de prohibition, et où il se prépare à frayer.

M. Wilmot, alors commissaire des pêcheries, fit rapport que si l'on permettait à ces compagnies de continuer de prendre autant de poisson dans le lac, tous les ans, il n'en resterait bientôt plus. Les dispositions contenues dans ce rapport, et les conclusions auxquelles en est arrivée la commission nous portent à présumer que le département des Pêcheries aurait dû voir à restreindre la pêche qui se faisait alors sur une aussi grande échelle. Au lieu de cela il fut permis à ces grandes compagnies commerciales d'étendre le champ de leurs opérations et voici qu'aujourd'hui ce ne sont plus deux, mais quatre ou cinq grandes compagnies qui font la pêche dans le lac. Aussi, comme l'a prédit M. Wilmot, le lac se dépeuple-t-il rapidement de poisson.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami ne sait-il pas que les recommandations contenues dans ce rapport furent adoptées par le département?

M. BRADBURY: Non. Les recommandations contenues dans ce rapport ne furent pas adoptées. Quelques-unes le furent, mais la principale, comportant restriction de la pêche faite dans un but commercial, ne le fut pas. La recommandation relative à la définition des limites à fixer fut adoptée, mais celle-là même est violée par les compagnies de pêche depuis deux ans.

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

Reprise de la séance.

M. BRADBURY: Monsieur l'Orateur, au moment où la séance fut suspendue j'étais à signaler à la Chambre un état établissant combien de poisson a été pris dans le lac Winnipeg de 1890 à 1907 par les compagnies d'exploitation. Je me contenterai de citer un ou deux passages de cet exposé et, avec votre permission, je les consignerai dans la compte rendu des débats:

M. G. H. BRADBURY

	Poisson blanc	
	Lac	Poisson blanc expédié du
	Winnipeg.	Manitoba. Esturgeon.
	Liv.	Liv.
1890..	2,250,000	.....
1892..	3,058,000	.....
1893..	3,873,000	.....
1894..	2,370,000	.....
1895..	2,659,000	.....
1896..	3,470,860	.....
1897..	3,270,000	.....
1898..	2,537,000	.....
1899..	1,996,000	3,499,520 444,787
1900..	3,895,000	5,843,000 981,500
1901..	5,000,000	7,276,000 600,000
1902..	6,000,000	7,914,500 600,000
1903..	7,000,000	9,100,000 600,000
1904..	6,000,000	8,800,000 600,000
1905..	6,500,000	8,000,500 600,000
1906..	5,000,000	6,136,000 325,000
1907..	2,000,000	3,695,000 177,000

En 1892, à l'époque où M. Wilmot fit son rapport, il se prenait 2,250,000 livres de poisson blanc dans le lac Winnipeg. M. Wilmot exposa alors clairement que si cela se continuait le lac Winnipeg serait bientôt dépeuplé. Il était naturel d'espérer que le département s'efforceraient alors et depuis de restreindre la quantité de poisson blanc que l'on prenait dans le lac Winnipeg, mais au lieu de cela, cette quantité a tellement augmenté, d'année en année, qu'en 1903, il s'est pris 7,000,000 de livres de poisson blanc dans le lac Winnipeg, par le syndicat américain. Au cours de ces dix-sept années, ce syndicat a pris dans ce lac environ 68,000,000 de livres de poisson blanc et il s'est expédié, en tout, 84,000,000 de livres de la province du Manitoba, la balance provenant du lac Manitoba et du lac Winnipegosis. Il faut ajouter à ce chiffre 5,329 livres d'esturgeon.

Ce poisson estimable a, pour ainsi dire, disparu du lac Winnipeg.

Le lac a été presque entièrement dépeuplé, et la raison en est qu'il faut beaucoup de temps à l'éturgeon pour se développer. Il faut à un éturgeon douze ou treize ans pour arriver à peser de dix à quinze livres. Il s'est pris, dans le lac Winnipeg, des éturgeons qui pesaient 125 livres.

M. HENDERSON: Quel âge avait-il?

M. BRADBURY: Quelques-uns avaient soixante et dix ans.

M. HENDERSON: C'est une histoire de poissonnier.

M. BRADBURY: Ces chiffres établissent quelle quantité de poisson a été prise par les grands syndicats américains. Je ne mets pas en ligne de compte la quantité de poisson tué d'après les méthodes employées par les pêcheurs américains et par d'autres compagnies de commerce.

On sait fort bien qu'on pêche avec des rets à mailles dans le lac Winnipeg. Ces compagnies commerciales posent parfois jusqu'à soixante mille de rets à mailler en

même temps dans les eaux de ce lac. Règle générale, au mois de septembre, le temps est très orageux. Les pêcheurs sont plusieurs jours sans pouvoir visiter leurs filets. Il s'ensuit que ceux-ci détruisent le poisson tout le temps. Certains rets sont emportés par les eaux et perdus. Ils deviennent les engins les plus meurtriers qu'on puisse concevoir, détruisant le poisson sur leur passage, contaminant les eaux, jusqu'à ce qu'ils soient rejetés sur la rive où des tonnes de poissons gisent, pourrissent et empoisonnent les eaux. C'est là l'un des grands facteurs du dépeuplement du lac, la principale cause de la ruine de l'industrie du poisson blanc qui fût un jour florissante. Malheureusement pour nos pêcheries et pour les riverains du lac Winnipeg, presque aussitôt après qu'il eût présenté son rapport et signalé le danger que faisaient courir à l'industrie de la pêche dans les eaux du lac Winnipeg les méthodes employées par ces grandes coalitions, M. Wilmot prit sa retraite. C'était un homme âgé et d'une grande expérience.

M. Wilmot avait servi l'Etat pendant plusieurs années sous le meilleur sous-ministre qu'il y avait jamais eu au département de la Marine et des Pêcheries. Je parle du regretté Wm Smith. M. Wilmot comprenait ce que ces coalitions avaient fait le long du rivage des Grands lacs dans Ontario; il connaissait les résultats de leurs agissements et il savait qu'elles causaient la même destruction du poisson au Manitoba. Il fit ressortir avec force et clarté dans son rapport ce que ces compagnies feraient dans le lac Winnipeg, si on ne leur imposait pas de restrictions, et il est étrange que le département n'ait pas pris des mesures plus énergiques, en se basant sur ce rapport.

M. Wilmot prit sa retraite immédiatement après avoir soumis ces conclusions et son successeur fut le commissaire actuel, M. le professeur Prince qui, lorsqu'il arriva d'Angleterre au Canada, ne connaissait rien de l'état de choses qui régnait au lac Winnipeg, des pratiques des poissonniers américains ni des résultats que ces pratiques avaient produits dans les lacs d'Ontario depuis plus longtemps. Aussi, lorsqu'il vint au Manitoba, il lui fut presque impossible de comprendre que les pratiques des pêcheurs menaçaient gravement de dépeupler le lac Winnipeg. Cette idée n'était peut-être pas entièrement acceptée à Ottawa et elle ne fut certainement pas appuyée des pêcheurs de l'arrondissement. Je parle de feu Latouche Tupper. Je sais qu'un vieux dicton auquel j'entends me conformer ce soir conseille de ne dire que du bien des morts. Cependant, pour bien traiter mon sujet, je dois

apprendre la vérité à la Chambre relativement à ce qui est, à mes yeux, la cause du dépeuplement de ce grand lac.

M. Tupper était inspecteur et, s'il eût été aux gages de cette grande coalition américaine, il n'aurait pas pu contribuer davantage à l'extermination du poisson dans les eaux du lac Winnipeg. Il contre-carra toutes les démarches entreprises afin d'empêcher les pêcheurs américains de détruire le poisson. A cause de sa position officielle, il avait l'oreille du ministre à Ottawa et les fonctionnaires du département semblaient aussi l'écouter, et chaque démarche ayant pour but d'enrayer l'extermination du poisson par les pêcheurs américains fut contrecarrée par cet inspecteur et par les gens influents qu'il l'entouraient.

Monsieur l'Orateur, je regrette d'être obligé de dire que maintes remontrances furent adressées au département de la Marine et des Pêcheries concernant la destruction du poisson, mais il semblait impossible d'avoir l'oreille du département ou d'obtenir une preuve de son bon vouloir.

Des colons qui s'étaient établis près des rives du lac, attirés par la grande industrie de la pêche qu'on leur avait promise, avaient à maintes reprises adressé des pétitions au Gouvernement pour solliciter sa protection, mais il paraissait impossible de faire intervenir le département. Il ne faut pas s'en étonner, si l'on se rend compte que, à la droite comme à la gauche de l'Orateur, siégeaient des députés qui étaient actionnaires et alliés des compagnies poissonnières des Etats-Unis. Jusqu'à ces dernières années, il y avait dans les deux camps des députés qui étaient actionnaires ou agents des compagnies américaines. Par conséquent, il est facile de comprendre pourquoi les colons ne peuvent pas obtenir de temps à autre l'oreille du département ou du ministre. C'est un fait regrettable qui, selon moi, a une grande portée sur l'épuisement des pêcheries, et je parle en connaissance de cause.

En 1893, lorsque les colons eurent épuisé tous les moyens dont ils disposaient pour obtenir justice du département de la Marine et des Pêcheries, comme j'habitais sur la rive de ce lac, faisant commerce pour mon propre compte, non pas le commerce de poisson, et comme je voyais les méthodes destructives auxquelles les compagnies américaines avaient recours et l'extermination du poisson qui avaient eu lieu dans nos pêcheries, je me rendis à Ottawa et discutai la question avec le ministre de l'époque, sir Charles Hibbert Tupper, je m'intéressai à la question, principalement parce que les compagnies américaines, non contentes d'avoir la haute-main sur nos pêcheries et de tirer illégalement de notre lac des millions de livres de poissons, ten-

taient d'écraser deux petites compagnies canadiennes qui exerçaient alors leur industrie sur le lac Winnipeg.

Voici comment elles s'y prenaient: de 1886 à 1900, les Etats-Unis ont prélevé un droit d'un quart de cent par livre sur tout le poisson importé du Canada; mais un article de la loi douanière américaine décrétait que le poisson pris au Canada avec des filets appartenant à des Américains serait admis en franchise aux Etats-Unis. La Booth Packing Company, de Chicago, cette gigantesque pieuvre qui étendait ses tentacules sur toutes les eaux poissonneuses du Canada, tirait avantage de cette disposition de la loi douanière des Etats-Unis car elle avait acquis la propriété des engins de la compagnie Robinson à cette époque, et, lorsque le poisson des deux compagnies canadiennes était rendu à la frontière, il fallait acquitter le droit et le vendre d'autant plus cher sur le marché de Chicago. De cette manière, les Américains pouvaient dicter les prix et les conditions de vente aux Canadiens. Le résultat a été qu'en 1889, ils réussirent, étant maîtres du marché de Chicago, à écraser les deux compagnies canadiennes.

Cette année-là, la Selkirk Fish Company et la compagnie Reid et Tait vendirent leur commerce à la Booth Fish Packing Company ou à la Dominion Fish Company, comme on l'appelait en ce pays, mais cette compagnie n'était canadienne que de nom, les actions étant presque exclusivement détenues par la compagnie de Chicago. Depuis, la Booth Fish Packing Company, de Chicago, a presque accaparé tout le poisson retiré du lac Winnipeg. Sous les yeux des fonctionnaires de l'Etat, elle a retiré de ce lac de 1,200 à 1,500 tonnes de poisson chaque année, bien qu'on eût fait observer en 1890 que le lac se dépeuplerait bientôt, si on permettait à cette compagnie de continuer à pêcher annuellement deux millions et quart de livres de poisson.

En 1898, grâce aux démarches de quelques libéraux très influents du Manitoba, au courant de l'état de choses qui régnait sur les bords du lac Winnipeg et qui avaient bataillé avec moi et avec d'autres pour empêcher le dépeuplement du lac, une pression suffisante fut exercée sur le Gouvernement pour obtenir le déplacement de l'inspecteur Latouche Tupper. Le Gouvernement le remplaça par un homme dont tout le monde attendait des merveilles, M. F. W. Colcleugh, un ancien citoyen de la ville Selkirk, qui avait fait, lui-même, le commerce de poisson et connaissait toutes les baies et les anses du lac et tous les riverains.

Lorsque M. Colcleugh entra en fonction nous nous attendions que la compagnie américaine serait entravée, mais nous ne nous rendions pas compte de la puissance de

M. G. H. BRADBURY.

ce grand trust. En moins de deux ans, cet homme qui essayait de remplir son devoir envers sa patrie et envers les colons fut, pour ainsi dire, obligé d'abandonner son emploi. Tout ce qu'il recommanda au département afin d'empêcher les compagnies américaines d'exterminer le poisson fut dédaigné ou rejeté, de sorte qu'il ne réussit pas à améliorer la situation.

M. Colcleugh n'était pas seulement un citoyen éminent; c'était un libéral influent. Il avait représenté une division du Manitoba à la chambre provinciale pendant plusieurs années, et les colons établis près du lac avaient beaucoup espéré qu'il leur ferait rendre justice. Afin de démontrer que M. Colcleugh a été loyal envers les habitants et fidèle à sa mission et qu'il partageait les idées de M. Wilmot, qui comprenait que ces grandes compagnies poissonnières des Etats-Unis ruinaient les pêcheries du lac Winnipeg, je rappellerai d'énergiques représentations faites au Gouvernement dans un rapport qu'il rédigea le 15 de janvier 1900:

Selkirk, 15 janvier 1900.

A l'hon. sir Louis Davies, K.C.M.G.,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant concernant les pêcheries du Manitoba en 1899 et d'y joindre des données statistiques relatives à la même période de temps.

Quant à la pêche et sous tous les autres rapports, on peut dire que cette saison a été moyenne, quelques lacs accusant une augmentation du rendement et d'autres une égale diminution.

* * * * *

Les compagnies de poissonniers continuent à transporter leurs engins de pêche vers le nord et, cette année elles se sont livrées à la pêche à peu de distance de la rive septentrionale du lac. J'apprends qu'elles projettent un nouveau déplacement vers Norway-House Play-Green-Point, sur le littoral de l'océan arctique. A mes yeux, c'est là une présomption que ces eaux se dépeuplent. Au moins 98 p. 100 de la pêche dans tous nos lacs vont aux Etats-Unis où le poisson rapporte de bons prix. Le printemps dernier, j'ai eu un catalogue des prix du gros de l'association des poissonniers de Détroit qui, me dit-on, est l'un des tentacules de la gigantesque pieuvre américaine, le trust du poisson, et ce catalogue offrait notre poisson blanc à 3 cents la livre, en gros, et notre éturgeon à des prix variant de 9 à 14 cents, tandis que de belles truites, préparées pour le marché et provenant de l'Est, étaient offertes au prix de 5 cents $\frac{1}{2}$ seulement.

Je citerai maintenant les rapports de deux de ses subordonnés stationnés sur les lacs:

Le garde-pêche Magnusson d'Arnes, sur la rive occidentale du lac Winnipeg, constate une diminution de la pêche dans son arrondissement, comparativement à la dernière saison, et dit que la pêche pendant l'hiver n'a pas réussi. Il constate qu'on observe bien les saisons réservées et les autres règlements dans son arrondissement et termine ainsi son

rapport: A mon avis, le lac sera certainement dépeuplé dans quelques années, si on permet aux compagnies de faire la pêche comme à présent.

Angus McKay, l'un des plus anciens riverains du lac Winnipeg qui, sous les ministères précédents, a été plusieurs années agent des Indiens à la rivière de Beren, a présenté ce rapport:

2. M. Angus McKay, de la rivière de Beren, ci-devant agent des Indiens à la pointe, a habité cet endroit depuis plus de vingt ans et a toujours porté un vif intérêt à tout ce qui concerne le bien-être de la population. Il écrit que le poisson blanc et l'éturgeon disparaissent rapidement du lac, et il conseille au Gouvernement de s'en occuper avant qu'il soit trop tard.

Je pourrais bien ajouter que cette opinion est partagée par tous ceux qui ont quelque peu étudié cette question et qui n'y ont pas d'intérêt particulier.

M. Colcleugh fait aussi au sous-ministre le rapport suivant que, avec votre permission, je m'abstiendrai de lire pour ne pas retarder la Chambre, me contentant de le remettre au sténographe:

En terminant permettez-moi de dire que j'ai étudié cette question de nos pêcheries, j'ai consulté des centaines de colons, des gens qui n'ont d'autre intérêt que de servir ceux de la province, et tous sont d'opinion que le lac Winnipeg se vide rapidement de poisson blanc et d'éturgeon, et qu'une autre saison de pêche comme celle de l'an dernier et des quelques années précédentes aura un effet désastreux.

En preuve de ceci, je dirai que les seuls fonds où il reste encore du poisson blanc, sont ceux des parties les plus septentrionales du lac, sur un espace de 20 ou 25 milles. Il en a été pris l'année dernière par la Dominion Fish Company plus de 1,200 tonnes, en vertu de permis à elle délivrés pour des fins de commerce. La plus grande partie de ce poisson a été prise à moins de 25 milles de la sortie du lac. Au reste, il ne faut pas oublier que tout poisson qui remonte au-delà de Sea-Falls ne revient jamais. La première de ces pêches a été faite dans la partie sud du lac près de l'embouchure de la rivière Rouge, où le poisson était très abondant; après cela, l'on a gagné graduellement le nord jusqu'à l'île Swampy. Après avoir épuisé ces fonds, ils se sont portés du côté de l'île Riendeer, où ils ont pêché aussi longtemps qu'ils ont pu le faire avec profit; puis ils se sont tournés du côté de l'île George, pour se porter ensuite dans la direction de l'île Horse, qui est l'île la plus septentrionale du lac. C'est entre cette dernière île et la côte nord du lac qu'a été pris cette année tout le poisson pêché pour le commerce.

En ce moment des équipes d'hommes s'occupent à bâtir des glaciers et à faire d'autres préparatifs sur les bords du lac, dans le voisinage de Warren's-Landing, et sur le lac Play-Green. Ce sont les opérations de cet hiver et de l'été prochain qui s'annoncent. Si, comme je l'ai dit, on tolère que la pêche se fasse une autre année encore dans de pareilles proportions les choses vont prendre une tournure sérieuse pour la population de cette province.

Ces rapports démontrent que M. Colcleugh avait évidemment vu les choses du même oeil que M. Wilmott et a fait tout ce qu'il était humainement possible de faire pour sauver les pêcheries du lac Winnipeg. Mais les agents de l'administration et, je le crains, le ministre lui-même ont fait la sourde oreille à ces représentations. Après deux années de lutte avec le ministre pour obtenir que l'on eût un peu d'égard pour les colons au sujet des pêcheries du lac Winnipeg, il a abandonné la partie et envoyé sa démission. La place a été prise par un homme que l'on est allé chercher dans un magasin de fer de la ville de Selkirk, lequel n'avait en fait de pêche que tout juste les connaissances que peuvent avoir la plupart d'entre nous en fait d'horlogerie. Je suis bien convaincu que c'est sur la recommandation du capitaine William Robertson, président de la "Dominion Fish Company", que M. Young a été nommé à cette charge. M. Young est un homme très estimable, mais en même temps il ignore absolument cette affaire des pêcheries. On peut même se demander s'il saurait faire la distinction entre un poisson blanc et un touladi, ou entre un touladi et un brochet; mais il était l'homme qu'il fallait à la compagnie. Ne sachant rien de l'état de nos pêches, il lui aurait été impossible de s'apercevoir que ces grandes compagnies s'employaient activement à dégarnir les fonds du lac Winnipeg. Venant ainsi prendre la succession de M. Colcleugh qui lui connaissait si bien nos pêcheries et qui depuis les commencements demeurait à Selkirk, M. Young a fait un rapport et je tiens à vous en lire un passage pour vous donner une idée de sa manière de faire à cet égard. Ce rapport qui est adressé au commissaire général des pêcheries à Ottawa est en date de Selkirk le 18 mars 1902, et voici ce que l'on y trouve:

Comme le faisait pressentir l'état publié dans le rapport de l'année dernière, les relevés qui nous arrivent indiquent une augmentation sur l'année 1901 dans la quantité de poisson pris et exporté.

Le poisson blanc a été très abondant, à ce point que certaines compagnies avaient en moins de six ou huit semaines recueilli tout le poisson qu'il leur fallait. Le produit de l'année a dépassé de 1,364,000 livres celui de l'année dernière, et c'est la preuve que nous avons encore du poisson blanc en abondance dans nos eaux. A tout événement, c'est ce que je puis dire pour ce qui regarde les eaux du lac Winnipeg.

Vous remarquerez avec moi, combien l'on est aisément trompé. Je ne crois pas que M. Young se soit rendu compte, en préparant ce rapport, de l'erreur dans laquelle il allait induire le ministère. Il dit qu'il y a abondance de poisson dans le lac, et cela précisément à une époque où les com-

pagnies ont presque doublé leurs divers engins de pêche; le nombre de leurs bateaux, plus que doublé le nombre de leurs hommes, et plus que doublé par conséquent leurs moyens de détruire le poisson et de le chasser dans les eaux profondes. Ce sont là des choses qui expliquent l'apparente abondance du poisson, et M. Young n'en tient pas compte dans son rapport. Cela montre jusqu'à quel point cette puissante société s'est justifiée. Pour celui qui ne connaît pas mieux, on pourrait croire, en lisant ce rapport de M. Young, que le lac Winnipeg est dans un état florissant, et qu'il n'y a en réalité nul danger de voir jamais ses eaux se dégarner, tandis que les faits sont là qui prouvent que le lac est aujourd'hui, du nord au sud, vide de poisson. Comme démonstration de cette vérité, je dirai que dans les premiers temps le poisson blanc qui se prenait dans le lac Winnipeg pesait en moyenne de 4 à 5 livres, tandis que, l'année dernière, le poisson pêché par les compagnies américaines n'allait pas à la moyenne de 2 livres. Cependant la loi et les règlements du ministère interdisent dans les eaux du lac Winnipeg, la pêche de tout poisson pesant moins de deux livres; et pourtant j'affirme que la moyenne des poissons exportés par ces compagnies ne dépassait pas deux livres; de sorte qu'il faut qu'il s'en soit trouvé et en grand nombre au-dessous de deux livres. La pêche de 1907 a été très faible, et voici dans quels termes s'exprime l'inspecteur dans un rapport daté de Selkirk le premier juin 1908:

On remarquera qu'il s'est produit une baisse considérable dans la pêche du poisson blanc, lorsque dans le même temps les engins mis en usage ont été les mêmes ou à peu près que l'année dernière. Il faut dire d'abord que la pêche ne s'est ouverte qu'un mois plus tard que d'habitude. Il n'avait encore été rien pris au premier juillet. Tout l'été le temps a été bien peu favorable et les prises s'en sont ressenties. Mes observations me portent à croire que cette diminution est entièrement due à la cause que je viens d'indiquer, et qu'il ne faut pas conclure à une disparition du poisson. Je n'ai pas de doute que par un temps favorable les choses se retabliraient.

Le rapport de cet inspecteur, venant après la constatation qui vient d'être faite, savoir que la grosseur moyenne des pièces est tombée de 4½ livres et même 5½ livres à 2 livres, est bien la preuve que les agents du ministère des pêcheries n'ont pas montré tout le zèle qu'ils auraient pu dans l'exercice de leur charge. Lorsque, il y a quelques années, nous faisons à ce sujet des représentations aux agents, on nous répondait presque invariablement que ce que nous voulions, c'était de tuer cette industrie. Jamais ces agents n'ont paru comprendre que ces pêches, appartenant au Canada, devraient être protégées pour les

M^r G. H. BRADBURY.

Canadiens, pour nos gens établis là-bas, pour les nôtres enfin. Quand à eux, leur seul but a semblé être d'encourager de toute façon ces grandes compagnies commerciales à exporter notre poisson sur le marché américain. Il semble que jamais l'idée ne se soit présentée à eux de protéger ces pêches dans l'intérêt des populations de l'Ouest. Je désire être aussi bref que possible, mais en même temps je tiens à ce que le ministre et cette Chambre sachent bien quelle a toujours été depuis 10 ou 18 ans la situation de nos pêches du lac Winnipeg. Dans cette vue, je vais faire un court résumé des opérations de ces sociétés depuis leur établissement. Comme je l'ai dit, ça été sous les yeux de nos agents que l'on a ainsi pratiqué la destruction des pêches de ce lac. On croirait vraiment que ces hommes ont été hypnotisés au point de ne plus voir ce qui se passait. En 1881, deux pêcheurs de Collingwood, MM. Reid et Clarke, étaient partis pour une excursion de pêche dans l'extrême sud du lac, droit en face de la Grosse île. A cette époque le poisson abondait dans cette partie du lac, dont les eaux fourmillaient de poissons blancs de la plus belle espèce, les plus beaux qui se soient pris dans aucun fond de ce continent. Tout près de là, il y avait un établissement de quelque 3,000 Islandais, rendus là depuis 1870. Ces gens espéraient bien qu'il leur serait permis d'exploiter ces eaux et de prendre ce qui aurait été à eux si l'on n'avait pas autorisé de puissantes compagnies à venir les dépouiller.

Jusqu'en 1890 cette petite colonie n'avait pas eu la moindre difficulté à recueillir dans cette partie du lac, non seulement tout le poisson nécessaire à leurs propres besoins, mais encore autant qu'ils en pouvaient porter sur les marchés du Manitoba, peu nombreux à cette époque. En 1882, MM. Reid et Clarke se sont portés plus au nord, du côté de Bullhead, encore plus au sud de cette localité, où ils ont fait des pêches abondantes. En 1885, ils ont lancé sur le lac le premier bateau à vapeur que l'on y ait vu, et ils ont pris cette année-là 150 tonnes de poisson. Ça été le commencement du commerce d'exportation du poisson blanc du Manitoba aux Etats-Unis. La richesse de ce lac fut bientôt connue et, en 1886, la Manitoba Fish Company—canadienne de nom seulement, puisque ses actions pour les quatre-vingt-seize centièmes appartiennent à des Américains—commença ses opérations sur le lac Winnipeg et se construisit de vastes bâtiments sur l'île Swampy, sur l'île Reindeer et sur la petite Saskatchewan. En 1887, ça été le tour de la Booth Fishing Packing Co. de Chicago qui sous le nom de William Robinson a fait tant de ravages dans nos pêcheries. Jus-

que-là, les Américains avaient le champ entièrement à eux; mais en 1889 la Selkirk Fish Company, compagnie purement canadienne, fit ses débuts et établit son outillage dans le nord du lac, vers l'île Selkirk ou Horse. Cette même île devint en 1892 le centre des opérations de MM. Reid et Clark. Déjà en 1894 nous constatons que, par le fait de toutes ces compagnies, les pêches de la partie sud du lac, autour des îles Swampy et Reindeer, se trouvaient épuisées. En moins de quelques années ces mêmes compagnies, pêchant dans les eaux de l'île Horse et de la grande Saskatchewan en avaient retiré 15 à 18 cents tonnes de poisson blanc, annuellement, dont les neuf dixièmes étaient passés sur les marchés américains. En 1898, la Booth Packing Company de Chicago devenait maîtresse absolue des pêcheries de ce lac, et elle l'a toujours été depuis. Il y a une chose que je tiens à rappeler au ministre, c'est que, par les lois du Canada, cette compagnie n'a aucun droit de venir pêcher dans des eaux canadiennes, et c'est en se faisant appeler la Dominion Fish Company qu'elle est parvenue à éluder la loi.

Tous les fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries savaient cependant que la compagnie de conserves de poisson de Booth, de Chicago, était propriétaire de l'installation du lac Winnipeg. Malgré la loi qui prescrit clairement que toute compagnie ou tout particulier qui obtient une autorisation pour faire la pêche commerciale dans le lac Winnipeg doit être sujet anglais et posséder la fabrique, cette compagnie a pu, par l'intermédiaire de ses agents, prêter le serment et obtenir une autorisation qui a permis à une compagnie étrangère de détruire la plus belle pêche d'eau douce que le Canada a jamais eu et n'aura jamais. Vous auriez pu croire, monsieur l'Orateur, que le département de la Marine et des Pêcheries se serait empressé, il y a bien des années déjà, de tenir une enquête. Il n'y a pas le moindre doute que le commissaire de la pêche savait ce détail aussi bien que moi, car il avait été porté plusieurs fois à la connaissance du département. Mais ce département semble incapable de protéger nos colons contre les déprédations des pêcheurs américains.

Après avoir épuisé la pêche du lac Winnipeg du sud au nord, à partir de la Grande île, de l'île Marécageuse et de l'île aux Rennes jusqu'à l'île aux Chevaux dans le nord, nous voyons maintenant les pêcheurs américains dans la partie nord-est du lac Winnipeg, où ils pêchent depuis six ou sept ans, de sorte que cette partie du lac doit être aussi à la veille de manquer complètement de poisson. J'ai dit il y a un instant que la moyenne du poids du poisson pris dans le lac Winnipeg ne dé-

passé pas maintenant deux livres, de sorte qu'il est facile de se former une idée de l'état actuel de la pêche dans cette nappe d'eau.

Dans son rapport de 1900, M. Wilmot recommande de protéger la pêche dans certaines parties du lac. Il joignit à son rapport une carte que j'ai ici devant moi, et sur laquelle il indique les lieux où la pêche commerciale ne devrait pas être permise.

On s'en tient assez fidèlement à cette recommandation jusqu'à une couple d'années passées, alors que l'on vit cette compagnie, après la saison close sur le lac Winnipeg, faire la pêche sur les eaux de ce qu'on appelle le lac Playgreen, qui est en réalité une partie du lac Winnipeg, et qui doit être protégée, d'après la carte que M. Wilmot a fournie au département. Le département n'est pas sans avoir su cela; le département savait en effet que la compagnie faisait la pêche dans le lac Plainfield; il en avait été averti, mais il n'a fait aucun effort pour l'en empêcher.

Je ferai observer que depuis 15 ans, le département de la Marine et des Pêcheries sous les deux régimes, n'a pas donné aux colons du lac Winnipeg la protection qu'ils avaient le droit d'attendre pour cette grande industrie, du moins cette ancienne grande industrie. Je dis que la pêche est épuisée maintenant sur le lac Winnipeg. C'est une déclaration que j'ai répétée depuis trois ou quatre ans, non pas d'après des oui-dire, ni d'après des nouvelles cueillies dans les journaux, mais par ma propre expérience. Je voyage depuis 26 ou 27 ans dans les régions du lac Winnipeg, et je n'ai pas un sou d'engagé dans la pêche, de sorte que je ne cède pas à un sentiment intéressé en discutant cette question ce soir, mais je parle au point de vue de l'intérêt du public, et je dis que la pêche a été épuisée sur le lac Winnipeg par les compagnies de commerce.

Mais, monsieur l'Orateur, il est difficile de faire admettre cette vérité à un employé soit à Selkirk, où il y a un inspecteur, ou à Ottawa. On nous fait réponse que la pêche sur le lac Winnipeg n'est pas épuisée. Un inspecteur a fait cette déclaration en 1907, sachant que la compagnie s'est transportée d'un lieu à un autre sur le lac depuis 18 ans, et qu'elle est maintenant rendue à l'extrémité nord-est du lac.

Si ces anciens fonds ne sont pas épuisés, pourquoi a-t-elle transporté son installation à 270 milles pour faire la pêche sur d'autres fonds? Elle a parcouru cette grande distance, pour la simple raison qu'il n'y a plus de poisson là où elle est passée. Il est temps que le département agisse, qu'il prenne des mesures draconiennes pour protéger la pêche. Il est temps de mettre fin à cette farce, et de savoir exactement où en est la pêche sur

le lac. Une commission est actuellement engagée à ce travail; c'est la deuxième qui fait une enquête sur la pêche dans le lac Winnipeg.

Je me permettrai ici même de faire au ministre un court historique de la première commission. Cela peut lui exempter probablement quelques petites déceptions que la deuxième commission pourrait exercer. Je fis un rapport en 1894 à sir Charles Hibbert Tupper que les pêcheurs américains dans le lac avaient le droit d'employer 20,000 verges de filets, qu'ils en employaient deux fois cette longueur et détruisaient la pêche, tandis que le poisson mort corrompait l'eau. L'inspecteur d'alors, LaTouche Tupper, contredit mon rapport. Il était, je le répète, en grande intimité, apparemment, avec les pêcheurs américains. Je réussis à faire nommer une commission par sir Charles Hibbert Tupper. Il nomma un avocat de Selkirk. Il lui donna instruction de se rendre au lac en hiver, et de recueillir la déposition des pêcheurs engagés dans cette grande entreprise commerciale. Cet avocat fit un rapport, que l'on trouva encore, je crois, dans les archives du département. Je l'ai vu en effet dans ces trois dernières semaines. C'est un rapport couvrant 200 pages de papier grand format dactylographiées. Chaque pêcheur qui fut interrogé prouva à l'évidence toutes les déclarations qui avaient été faites, toutes les accusations qui avaient été portées sur les méthodes de pêche de la compagnie.

Qu'arriva-t-il alors? Au printemps, quand ces pauvres gens arrivèrent au lac, après avoir été dépouillés d'une industrie rémunératrice, des gens qui étaient forcés de travailler ou de crever de faim, quand ils arrivèrent au bureau pour obtenir quelque compensation de cette puissante coalition américaine, un des directeurs les rencontra à la porte, tenant à la main une copie de ce rapport, et leur disant: "John, tu as fait serment dans tel ou tel sens à M. Elliott; tu ne peux pas travailler plus longtemps pour la compagnie poissonnière; tu t'es trompé." Puis, il faisait monter cet individu au premier, et lui faisait faire un serment en sens contraire. Quatre-vingt-dix p. 100 de ces pêcheurs furent forcés de la sorte à se contredire. Je suppose que ce rapport est ici dans le département, et a servi à contredire le premier.

Je fais cette déclaration pour mettre le ministre sur ses gardes en ce qui concerne l'enquête qui se poursuit maintenant au Manitoba, et pour qu'il prenne les moyens de s'assurer d'une enquête impartiale. Je lisais certains témoignages recueillis à Winnipeg et j'aimerais à les porter à l'attention du ministre. Je ne connais pas les pouvoirs de la commission, mais je vois que tous ceux qui ont été interrogés, soit à Winnipeg soit à Selkirk, sont ou des

directeurs, ou des actionnaires ou des intéressés dans la coalition du poisson. Pas un seul d'entre eux n'a l'intérêt du public à cœur, l'intérêt des colons s'entend; pas un seul de ces derniers n'a été interrogé dans ces deux villes. C'est un détail important à noter. J'ai devant moi le témoignage de M. Guest; c'est un marchand de poisson à Winnipeg, un membre de la compagnie poissonnière du Nord. Il dit que cette dernière est essentiellement canadienne. Je suis sûr que le ministre sait et que le département n'ignore pas que la majorité des actions de la compagnie poissonnière du Nord est en la possession de la compagnie Buck-Eye, que celle-ci est à son tour aux mains de la compagnie Booth de Chicago, pour la pêche et la mise du poisson en conserves, la compagnie Booth a tout autant la haute main sur la compagnie du Nord que sur la compagnie Dominion qui fait la pêche sur le lac Winnipeg. Tout de même, M. Guest jure que la compagnie du Nord est essentiellement canadienne.

Monsieur l'Orateur, un témoignage de ce genre devrait servir d'avertissement au ministre, et j'espère que les commissaires enquêteurs ont la faculté de contre-interroger ces témoins. Je ne crois pas que le journal donne toute la déposition, mais je n'y vois pas que ces témoins ont été interrogés en contre-preuve. On a permis à des témoins de venir simplement raconter leur histoire et de se retirer. Si c'est l'espèce de preuve que la commission doit recueillir, je dirai au ministre qu'il va être certainement désappointé. Je crois que l'actuel ministre de la Marine et des Pêcheries désire accorder une protection légitime aux pêcheries. Il me semble cela, et je ne crois pas me tromper.

Je tiens à porter à l'attention du ministre un ou deux autres points. Premièrement, je veux lui parler de la pêche à l'esturgeon. C'était un temps une pêche lucrative sur le lac Winnipeg, mais la même compagnie, la coalition américaine l'a épuisée. Elle pouvait jadis obtenir entre 600,000 et 800,00 livres d'esturgeon par année, tous les ans, mais l'année dernière, elle n'a réussi à en obtenir que 170,000 livres. C'est la meilleure preuve que ce poisson est disparu. C'est une grave question pour les Indiens de ce lac. Nous avons beaucoup d'Indiens sur le lac Winnipeg, et l'épuisement de la pêche, sans compter qu'il affecte la population blanche des grandes provinces de l'Ouest, atteint péniblement l'Indien qui est maintenant forcé de voyager des milles pour pouvoir pêcher assez de poisson pour lui-même et sa famille. Autrefois, l'Indien pouvait jeter ses filets n'importe où, et prenait tout le poisson dont il avait besoin, mais aujourd'hui, il en est incapable. Le poisson est tellement

rare, qu'il ne peut plus, comme jadis, en faire un provision pour l'hiver. L'esturgeon était un poisson précieux. Nous n'en avons jamais nous-mêmes réalisé la valeur au Manitoba. Les Américains vinrent le prendre dans nos eaux, et en firent beaucoup d'argent. L'Indien et le colon recevait de 75 cents à \$1 pour un esturgeon pesant de 75 à 125 livres. Ce poisson se vendait de 9 cents à 14 cents la livre à Chicago. De plus les œufs, ou caviar, rapportaient un excellent revenu. Les Américains ont donc fait beaucoup d'argent avec l'esturgeon de nos lacs. Il me paraît étrange que le gouvernement canadien soit presque incapable de protéger la pêche contre les pêcheurs américains. Je comprendrais cette difficulté dans les eaux limitrophes, mais il ne doit certainement pas y avoir de difficulté dans les grands lacs comme le lac Winnipeg, le lac Winnipegosis, le lac Manitoba.

Ils sont au cœur de notre pays et nous devrions certainement pouvoir empêcher les Américains de venir prendre notre poisson à notre nez. Nous avons été, pendant les 15 ou 18 dernières années simplement les scieurs de bois et les porteurs d'eau des grandes compagnies américaines. Le colon qui est venu s'établir dans notre pays dans les commencements et qui devrait être riche maintenant, lutte encore pour son existence à cause de la concurrence de ces grandes compagnies américaines auxquelles on permet de réaliser des centaines de milliers de dollars avec nos pêcheries.

Je voudrais dire un mot ou deux sur la province de Saskatchewan. Nous n'avons pas de grands lacs dans cette province, mais un grand nombre de petits lacs. Le poisson en disparaît rapidement. Je sais que ce n'est pas ce que l'on rapporte au ministre. J'ai vu les rapports que font les inspecteurs. Mais je demanderai au ministre de prendre connaissance des déclarations qui ont été faites à Selkirk par M. Morrisson. Il a juré qu'il avait pêché au lac à la Tortue, qui est un petit lac dans la province de Saskatchewan et qu'il en avait tiré, l'hiver dernier, dix wagons de chemins de fer pleins de poisson blanc. Combien de temps pensez-vous qu'un lac comme celui-là puisse résister à une pêche de ce genre? Le résultat inévitable de cette pêche commerciale dans ces petits lacs est qu'ils seront épuisés en très peu de temps. Je me fais ce soir le défenseur des intérêts des colons de cette jeune province. Ces colons qui se rendent dans cette région par milliers et j'espère par centaines de milliers bientôt, auront besoin de tout le poisson que ces petits lacs pourront produire; ce sont eux qui fourniront le poisson frais à cette province comme le lac Winnipeg le fournit à la province du Manitoba et aux provinces sœurs. Je crois

que nous avons le droit de demander au Gouvernement de protéger ces pêcheries et de prendre soin que le poisson soit conservé non seulement pour les colons actuels, mais aussi pour les colons futurs qui viendront s'établir dans ces grandes provinces. C'est une industrie qui donne de l'emploi à environ 50 à 60 hommes pendant l'hiver. On leur donne pour le poisson qu'ils prennent un prix très modique, juste assez pour payer leur travail, et rien pour le poisson. Ils reçoivent leurs gages et rien de plus tandis que l'American Fish Company a le poisson. Nos gens qui veulent acheter du poisson dans le Manitoba aujourd'hui le paient deux fois le prix qu'ils devraient le payer. Cela est vrai dans Winnipeg et autres villes de la province. Quand je vous dit que le poisson frais se vend à Winnipeg le même prix ou presque le même prix que la même espèce de poisson se vend à Chicago ou dans d'autres villes américaines, vous pouvez facilement comprendre quels griefs les habitants du Manitoba et de Saskatchewan peuvent avoir.

Au sujet de l'esturgeon, j'ai oublié de parler du lac du Bonnet, un petit lac sur la rivière Winnipeg. Ce lac n'est réellement qu'un élargissement de la rivière Winnipeg, sur environ 9 milles de longueur et une largeur moyenne de 3 milles.

C'est là où l'esturgeon va frayer. Ce lac est protégé; ainsi que je le remarque dans le rapport de votre inspecteur—je dois dire en passant que c'est la seule chose que j'ai pu approuver dans les rapports des inspecteurs du département des pêcheries—il approuve cette politique de protéger le petit lac du Bonnet et fait remarquer qu'il abonde d'esturgeon, que c'est un réservoir ou frayère et qu'il devrait être protégé. Je sais que l'on fait de très grands efforts, et le ministre le sait aussi, pour obtenir un permis de pêcher dans ce lac. J'espère que le ministre continuera la politique qu'il a inaugurée et ne permettra à aucune compagnie commerciale ni même à aucun colon de prendre du poisson dans ce lac pour l'exportation. J'insiste fortement et je crois que ce que je dis dans le moment sera très populaire dans la province du Manitoba pour que le Gouvernement prohibe l'exportation de l'esturgeon du Canada. L'esturgeon est un poisson très rare et ne devrait pas être exporté. La loi devrait établir une saison courte pendant laquelle les colons établis sur les bords de ce lac auront le droit de pêcher l'esturgeon pour leur propre marché seulement.

Une importante question a été soulevée au sujet des colons établis sur la rivière Rouge. Il y a sur les bords de cette rivière un grand nombre d'anciens colons qui ont passé là toute leur vie, et qui ont toujours joui du droit de pêcher en tous temps de l'année, mais d'après la présente loi ils

n'ont pas le droit de pêcher pendant ce que l'on appelle la saison défendue. Très peu de poissons blancs remontent cette rivière et tout le poisson que ces colons pourraient prendre pendant l'été ne feraient la quantité qu'une de ces grandes compagnies prend dans le lac Winnipeg en une journée. Je vais citer un exemple pour mieux faire comprendre les misères causées par cette loi. Dans l'été de 1897, une vieille femme d'environ 80 ans descendit à la rivière pour essayer de prendre du poisson. Un grand nombre de ces colons, il faut se le rappeler, sont très pauvres. Cette vieille femme avait une petite épuisette avec laquelle elle pêchait, lorsqu'un des inspecteurs zélés du Gouvernement vit la vieille femme essayer de prendre du poisson pendant la saison défendue; il lui enleva son épuisette et la cassa sur son genou. La vieille femme lui dit: Vous pourriez tout autant prendre une pierre et me casser la tête que de me forcer à mourir de faim. Voilà un cas cruel, mais il y en a beaucoup d'autres aussi mauvais. J'ai écrit au ministre à ce sujet comme suit:

Le 28 janvier 1909.

L'honorable L. P. Brodeur,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Honorable monsieur,—Je désire appeler votre attention sur l'acte très cruel qui a été commis à l'égard de plusieurs vieux colons établis sur les bords de la rivière Rouge; je veux parler de la mise en vigueur de la loi établissant la saison défendue pour la pêche du poisson dans la rivière Rouge par les colons qui ne pêchent que pour leur nourriture. Il y a là, ainsi que je l'ai dit ci-dessus, un acte de grande cruauté surtout à l'égard des familles pauvres et spécialement dans le printemps. Je demanderai alors et j'insisterai pour que vous annuliez la loi qui empêche les colons établis sur les bords de cette rivière entre la Mission Catholique, à 7 ou 8 milles au nord de la ville de Selkirk, et les limites nord de la ville de Winnipeg, et je vous prierais de leur permettre de prendre en toute saison de l'année le poisson nécessaire à leur alimentation. Ce changement ne peut avoir aucun mauvais effet, vu que tout le poisson pris par ces colons pour leur servir de nourriture n'atteint pas la quantité qu'une de ces compagnies de pêche prendrait dans le lac ou à l'embouchure de la rivière Rouge en une journée, tandis que d'un autre côté le changement qui permettrait à ces pauvres colons de prendre le poisson nécessaire pour leur table, ainsi qu'ils sont dans l'habitude de le faire depuis 50 ans avant que cette loi fut appliquée par votre département, serait d'un grand avantage pour cette population.

Espérant que vous voudrez bien accéder à cette demande, je demeure,

Monsieur, votre tout dévoué, etc.

J'ai reçu une réponse signée par M. Venning, un des employés du département. Je ne veux pas parler trop durement des fonctionnaires publics, mais j'ai toujours pensé que ceux du ministère de

M. G. H. BRADBURY.

la Marine n'avaient pas pour les pauvres colons toute la sympathie que ceux-ci méritent. M. Venning dit:

Le ministre me charge d'accuser réception de votre lettre du 26 dernier, dans laquelle vous lui demandez de faire en sorte que les colons qui sont établis sur cette partie de la rivière Rouge entre la Mission Catholique et des limites nord de la ville de Winnipeg, aient la permission de pêcher en tous temps le poisson dont ils ont besoin pour leur table. Et vous dites dans cette lettre que la quantité qu'ils prennent est si petite qu'elle ne peut avoir d'influence pernicieuse sur la conservation du poisson.

En réponse, je dois vous dire que les règlements de pêche sont faits de façon à imposer le moins de restriction possible aux pêcheurs, en compatibilité avec la conservation du poisson, et l'expérience du département est loin de l'encourager à permettre aucune pêche pendant la saison défendue, excepté pour la reproduction.

Tout en regrettant vivement de causer des misères à des colons, le département ne voit pas pourquoi ces colons ne pourraient pas s'approvisionner d'assez de poisson pour leur propre usage avec un permis domestique ordinaire, dont le prix n'est que de \$2 pour la saison régulière de la pêche.

Cette lettre est écrite par un des employés du département. Elle montre combien peu de sympathie ceux-ci ont pour les colons établis le long de la rivière. Ces colons avaient le droit de pêcher du poisson longtemps avant que nous, Canadiens, eussions mis le pied dans ce pays, et il est véritablement cruel de notre part de permettre à nos grandes compagnies de prendre du poisson par centaines ou par millions de livres pour l'exporter en dehors du pays et en même temps refuser à ces pauvres gens le droit de prendre juste ce qu'il faut de poisson pour vivre. Je demande donc au ministre d'accorder ce privilège à partir d'aujourd'hui. Il faut se rappeler que ces colons ne vendent pas de poisson, qu'ils en prennent pour leur usage seul, et on devrait certainement leur permettre d'en prendre assez pour se nourrir.

La question de la pisciculture en est une de grande importance pour les colons établis sur les bords de ce lac et mérite qu'on lui porte une grande attention. C'est une industrie qui demande à être administrée avec sagesse, mais je regrette que les établissements de pisciculture dans le Manitoba ont été conduits sans soin, sans souci, et sans efficacité. Je suis certain que lorsque le ministre apprendra ce qui s'est passé sur la rive sud du lac, il s'efforcera de réparer les torts considérables qui ont été causés à nos colons. Je crois que les pêcheries épuisées peuvent être repeuplées dans une grande mesure, si l'on sait administrer sagement et comme ils doivent l'être les établissements de pisciculture, mais on obtiendra peu de résultats si on continue

à les administrer comme on l'a fait jusqu'à présent.

On a construit un de ces établissements à Selkirk il y a plusieurs années, sous l'ancien gouvernement, plus comme expérience qu'autrement. On a mis à la tête de l'établissement un homme qui ne connaissait rien en fait de pisciculture, qui avait été charretier à Selkirk pendant 20 ans. On lui confia l'administration de l'établissement de pisciculture, ce qui n'empêche pas le département d'espérer obtenir de bons résultats d'un parc à pisciculture administré par un homme qui ne connaît pratiquement rien de la culture du poisson. Qu'est-il arrivé? Il y a deux ans, bien que le Gouvernement ait dépensé plus de \$10,000, pour se procurer du frai dans le lac Winnipeg, ces efforts n'ont pas abouti, parce que celui auquel on avait confié ce travail n'y entendait rien. Les parcs à pisciculture de Selkirk sont fermés. On a envoyé du frai d'Ontario pour peupler ces parcs mais lorsque ce frai est arrivé à Selkirk, il était tout gâté à cause de l'ignorance de celui qui l'avait eu en soin et l'établissement fut de nouveau fermé. Mais lorsqu'on réussit, comme l'année dernière, l'administration est imparfaite. A Selkirk, à l'époque où le jeune poisson était prêt à être mis à la rivière, l'eau n'était pas propre à le recevoir.

La rivière Rouge est couverte de glace, trois semaines avant le lac Winnipeg; la température de cette rivière s'élève rapidement et lorsque le temps est arrivé de déposer le petit poisson, l'eau est très vaseuse. On peut dire sans crainte que moins de 10 p. 100 du poisson que l'on transporte du parc à la rivière n'atteint jamais le lac Winnipeg. Tout le monde sait cela; le département le sait aussi. Ce soir, de mon siège en Parlement, je demande que le parc à pisciculture soit placé à un endroit où il rendra quelques services.

Je suggère que cet établissement soit placé sur la Grosse-Ile (Big Island) ou quelque autre point, à l'extrémité sud du lac Winnipeg et ainsi on remédierait dans une certaine mesure, à la grande injustice qui a été commise et on repeuplerait les eaux à l'extrémité sud de ce lac. Sans aucun doute, si on installait une pisciculture sur la Grosse-Ile, ou à l'extrémité sud du lac, il y aurait abondance de poisson à cet endroit dans quatre ou cinq ans et les colons en bénéficieraient. Il y a deux ou trois ans, nous avons construit au prix de \$24,000 une pisciculture à la rivière Beirna, et bien que M. Jackson, l'ancien représentant du comté eût promis aux colons que la pisciculture serait construite sur la Grosse-Ile, la puissante influence des grandes compagnies de pêche l'a emporté et elles ont réussi à faire placer cet établissement à l'extrémité nord du lac, de façon à repeupler le lac de poisson afin de pourvoir aux besoins de la coalition commerciale améri-

caine. Cette pisciculture a chômé l'année dernière et cela par suite d'une bévue commise par ceux qui étaient préposés à cette difficile industrie de la pisciculture, car ils ne s'étaient pas procuré du frai. Pas un seul des préposés de ces piscicultures ne possède la moindre expérience. L'inspecteur des piscicultures à Selkirk est un fort brave homme, sans doute; mais c'est un marchand de bois qui s'occupe de son exploitation forestière à Selkirk, et il ne s'y entend pas plus en fait de pisciculture que je ne m'y entends dans la fabrication des montres. Voilà l'homme que l'on a placé à la tête de la pisciculture de la province du Manitoba. Est-il étonnant que cela aboutisse à pareils résultats? Le préposé de la pisciculture. Si nous tenons à repeupler ce lac politique de l'ancien député (M. Jackson) et il a quitté les mancherons de la charrue pour venir prendre la direction de la pisciculture. Si nous tenons à repeupler ce lac de poisson et à obtenir un rendement rémunérateur des capitaux que nous y avons placés, il est absolument nécessaire qu'on confie cette besogne à des experts. Le rapport de la commission, je l'espère, sera complet et circonstancié; il permettra au ministre de se former lui-même une opinion sur ces questions, sans se reposer de ce soin sur ses fonctionnaires.

Je me suis efforcé de faire un loyal exposé de la question. Il ne s'agit pas de politique ici, et il n'y a pas lieu d'en faire; mais malheureusement parfois, la politique s'immisce dans ces questions et elle est responsable dans une large mesure du dépeuplement de nos lacs. Je me suis efforcé de faire un loyal exposé de la question, dans l'espoir que je réussirais à engager le ministre à étudier la question, afin d'apporter un remède aux abus qui existent. Nos pêcheries du Manitoba sont une des grandes ressources naturelles de la province et il faut les protéger avec un soin jaloux. Dans mon propre comté il y a un nombre de citoyens auxquels l'exercice de cette industrie fournit les moyens d'existence. La pêche d'automne et d'hiver sur le lac est une industrie importante. Cette pêche d'hiver ne constitue pas un danger pour les pêcheries, car chaque fois que le filet est immergé, on le retire avec le poisson qu'il contient, tandis que dans la pêche d'été, il arrive souvent que sur plusieurs milles d'étendue ces filets se déchirent et s'en vont à la dérive sur le lac, tuant et détruisant le poisson sur leur passage et contaminant les eaux. Je demande au ministre de veiller à ce que la commission qui doit étudier cette question ne se contente pas de prendre les dépositions de certains individus, mais qu'elle soit autorisée à assigner les témoins et à en faire l'audition contradictoire, afin de pouvoir obtenir une connaissance

exacte de la situation sur le lac Winnipeg, pour y appliquer le remède voulu.

En terminant, permettez-moi d'insister de nouveau auprès du ministre sur l'absolue nécessité de construire sur-le-champ une piscifaculture des plus moderne à la Grosse-Ile. Cette extrémité du lac a été complètement dépeuplée du poisson blanc pour les fins du commerce. Comme c'est l'endroit du lac où se trouve situé le grand établissement islandais, il faudrait le repeupler le plus tôt possible. Il est évident que le lac a été dépeuplé puisque les compagnies paient aujourd'hui trois cents et demi par livre pour le poisson blanc, qu'elles ne payaient anciennement qu'un quart de cent. Il n'y a pas que nos colons et nos concitoyens du Manitoba qui ont grandement souffert de ce dépeuplement, mais les habitants des provinces de l'Est où devrait y vendre le magnifique poisson blanc. Mais, vu la façon dont les Américains ont traité nos pêcheries, les Canadiens doivent payer leur propre poisson deux fois plus cher. J'insiste donc fortement auprès du Gouvernement sur la nécessité de construire sur le lac, spécialement à l'extrémité méridionale, des piscifacultures modernes, placées sous la direction de pisciculteurs expérimentés. Et à partir d'aujourd'hui, le Canada devrait adopter une politique d'urgence au sujet des compagnies qui ont le pouvoir de faire la pêche, cette dernière devrait être gardée pour les nôtres. Leurs droits à la pêche d'hiver devraient être protégés et tout l'encouragement possible donné à ce genre de pêche.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster) : Je désire présenter une courte observation sur la situation qui existe en Colombie-Anglaise et qui se rapproche sensiblement de la situation décrite par mon collègue (M. Bradbury), en ce sens que nous sommes exposés à abandonner les pêcheries de cette province à un monopole américain. La situation que je signale ici naît du traité conclu, l'année dernière, entre le Grande-Bretagne et les Etats-Unis relativement aux pêcheries dans les eaux internationales. Bien que l'heure avancée de la session n'autorise pas une discussion approfondie de la question du traité sous tous ses aspects, comme l'auraient voulu faire nos collègues de gauche, je crois utile de signaler en passant l'effet de ce traité surtout sur les pêcheries du fleuve Fraser.

Le premier renseignement qui nous éclaire sur la nature léonine de ce traité nous est fourni par la correspondance du 9 mars 1898, un mois avant la signature du traité par les deux parties intéressées. Voici ce qu'écrivait le gouvernement canadien :

Le comité du conseil privé a mis à l'étude un mémoire du secrétaire d'Etat exposant qu'une convention satisfaisante étant intervenue entre le gouvernement des Etats-Unis et

le gouvernement canadien touchant la définition des eaux limitrophes auxquelles s'appliquent les règlements proposés collectivement au sujet des pêcheries; et que ces règlements doivent être rigoureusement appliqués, si l'on veut qu'ils soient de quelque valeur pour la conservation de l'industrie de la pêche, la question se pose naturellement: l'application des règlements, du côté sud de la ligne-frontière, continuerait-elle à résider chez les autorités d'état? Dans le cas affirmatif, il importe que le gouvernement canadien possède la certitude que ces règlements collectifs recevront le cordial appui des autorités constituées dans les différents états intéressés. Autrement il est évident qu'on n'atteindrait pas l'objectif visé.

Comme par le passé, les gouvernements des différents états, faisant front aux eaux limitrophes ont exercé le droit de souveraineté sur les règlements de pêcheries, il est assez légitime de supposer que les autorités d'état, n'apporteront pas un aussi vif intérêt à l'application de règlements qu'elles n'approuveraient peut-être pas. Il importe donc de s'assurer des vues du gouvernement fédéral à Washington et d'obtenir son avis sur cet objet important, vu que le gouvernement canadien donne son adhésion au traité, dans la persuasion que le traité recevra le cordial appui des autorités d'état.

Il convient d'ajouter que cette question a déjà été soulevée, sous une autre forme et on a cité l'avis exprimé par le secrétaire Root affirmant que tous les traités faits sous l'autorité du gouvernement des Etats-Unis sont la suprême loi du pays. On a fait allusion à ces paroles ici dernièrement, lorsqu'un député a demandé si les autorités de l'état de Washington ont le pouvoir d'appliquer le traité conclu entre les deux pays; mais, comme on peut le voir par les dates, c'est au delà d'une année après cette date, après avoir reçu cette assurance assez peu explicite de la part des autorités des Etats-Unis que le gouvernement canadien, mécontent des perspectives de la situation, pria l'ambassadeur britannique à Washington d'obtenir des autorités fédérales des Etats-Unis l'assurance catégorique que les autorités de l'état de Washington appliqueraient ce traité. Dans la correspondance subséquente il ne figure pas d'assurance de ce genre et, par conséquent, nous voilà en présence d'un traité entièrement exécutoire, en ce qui concerne la Canada, mais quant aux autorités de l'état de Washington, elles n'apporteront peut-être pas à l'exécution de ce traité plus de zèle que n'en ont déployé les autorités américaines au sujet des règlements régissant la capture du poisson de la Colombie-Anglaise dans les eaux du détroit de Puget. Eu égard à ces faits, nous voici en présence de ce traité léonin, et je désire appeler l'attention sur quelques-unes de ses principales dispositions. Il est stipulé que les deux puissances nommeront une commission qui sera connue sous le nom de commission des pêcheries internationales, se composant d'un titulaire nommé par cha-

M. G. H. BRADBURY.

que gouvernement; que cette commission aura le pouvoir d'établir certains règlements que ces gouvernements s'engagent à appliquer et à mettre en vigueur législativement et par décret en vigueur, à aussi bref délai que possible. Quant à la durée de ces règlements, voici ce que décrète le traité:

Les règlements, restrictions et stipulations établis dans cette convention demeureront en vigueur pendant une période de quatre années, à dater de leur promulgation et subséquentement jusqu'à une année de la date à laquelle le gouvernement des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne aura donné à l'autre avis de son désir de remettre le traité à l'étude; et dès que pareil avis aura été notifié, la commission se mettra à l'œuvre, pour la réforme de ces règlements, et ces règlements ainsi modifiés, s'ils sont adoptés et promulgués par le président des Etats-Unis et par le Gouverneur général du Canada en conseil, demeureront en vigueur pendant une autre période de quatre années, subséquentement jusqu'à une année de la date à laquelle on donnera un nouvel avis de revision, ainsi qu'il est prévu dans le présent article. Toutefois, il sera loisible aux deux gouvernements, par voie d'initiative concurrente, sur la proposition de la commission, d'apporter au besoin, des modifications aux règlements.

Ainsi, il est question ici des règlements mentionnés cet après-midi, et qui, ainsi qu'on l'a affirmé, ne seraient soumis au Parlement que lorsque l'exécutif leur aurait donné force de loi. Or, ce Parlement, pendant cinq ans et même peut-être pendant neuf ans, s'abstiendra de déclarer si ces règlements sont bons, mauvais ou médiocres. Qu'ils soient, oui ou non, préjudiciables à nos intérêts, il faut subir ces règlements et nous n'avons aucun recours quelconque à exercer. Voilà un point sur lequel j'appelle l'attention de cette Chambre. Car cela ne cadre nullement avec ce que nous avons tant de fois entendu affirmer sur le développement si rapide donné à ce pouvoir de faire ses traités et de diriger nos propres affaires. On nous a donné à entendre que l'heure est passée où le gouvernement impérial de sa propre initiative et indépendamment du gouvernement fédéral pourrait sacrifier les intérêts canadiens sans obtenir l'avis ou le consentement de ce Parlement; or, voilà qu'aujourd'hui nous sommes en présence de cette proposition portant qu'une industrie aussi importante que les pêcheries internationales entre le Canada et les Etats-Unis sera cédée pour une période de cinq ans et même de neuf ans, à une commission composée d'un titulaire nommé par le gouvernement des Etats-Unis et d'un autre titulaire nommé par le gouvernement britannique, et que ce Parlement n'aura nullement voix au chapitre à cet égard. Il se fait trop tard pour que je puisse aborder la discussion de la question sous son plus large aspect: j'entends l'empiètement sur un droit incontestable du Parlement, à mon avis: celui de faire la réglementation

des pêcheries, successivement d'année en année, sans être soumis à aucun règlement de ce genre.

Mais ce qui nous intéresse, pour le moment, c'est l'aspect du problème se rattachant aux pêcheries de la Colombie-Anglaise qu'il ne convient pas de discuter en ce moment, parce que le Gouvernement n'a pas encore pris d'initiative définitive et qu'il appartient au Gouvernement de retarder la proclamation de ces règlements, s'il le juge convenable, et si, à une nouvelle conférence qui doit avoir lieu entre le professeur Prince et le professeur Jordan sur cette question, il est possible d'obtenir des Américains certaines restrictions qui seront d'un grand prix pour nos pêcheries.

Nous n'avons pas eu le privilège de donner ici officiellement lecture de ces règlements, mais ils nous sont venus officiellement d'une autre source. J'ai sous les yeux une brochure qui a été distribuée aux députés de la législature d'Ontario, sous ce titre:

Règlements internationaux, restrictions et provisions pour la protection et la conservations des poissons comestibles dans les eaux internationales des Etats-Unis, préparés en conformité de la convention conclue entre les Etats-Unis d'Amérique et Sa Majesté le roi Edouard VII, le 11 avril 1908, par la commission internationale des pêcheries nommée par ordre de ladite convention.

Entre autres choses ce document officiel dit que ces règlements, s'ils sont adoptés— nous ne savons pas s'ils seront adoptés— ou non—contiendront la disposition suivante:

Il est arrêté et recommandé par la commission internationale des pêcheries que toutes les lois existantes et qui régissent les pêcheries dans les cours d'eau limitrophes internationaux, qu'elles aient été promulguées par le Canada ou par les Etats-Unis, ou par les provinces ou les Etats séparément et toutes les lois de même nature qui pourraient être promulguées dans l'avenir auront toute valeur jusqu'à ce que ou à moins qu'elles aient été abrogées par l'autorité ayant juridiction sur le cas en question, tant que ces lois ne sont pas en conflit avec les ordonnances ou parties des ordonnances dans le présent code de lois..

C'est-à-dire le code de loi préparé dans cette conférence.

...mais tous les statuts ou parties des statuts en conflit avec les ordonnances du présent code seront nuls et non avenus.

Cela veut dire, avec une interprétation large, que nous avons donné à ces deux commissaires le droit d'abroger toutes les lois qui ont été votées par le Parlement, sans nous consulter, même sans notre connaissance. Toute loi du Parlement entrant en conflit avec une mesure que ces commissaires pourront prendre sera *ipso facto* nulle et non avenue, et tout ce que nous pourrions faire qui pourrait empêcher une de leurs actions sera considéré pendant l'existence de cette convention comme nul

et non avenu. Maintenant, examinons ces règlements, et voyons ce que se proposent de faire leurs auteurs?

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami veut-il me dire de quel document il donne lecture, parce qu'il n'y a aucun document officiel qui ait été publié contenant ces règlements.

M. J. D. TAYLOR: Ce document porte l'indication de "L. K. Cameron, imprimeur de Sa Très Excellente Majesté le Roi, Toronto, 1909."

L'hon. L. P. BRODEUR: C'est impossible; je ne pense pas que le gouvernement d'Ontario ait pris la responsabilité de publier un document comme celui-là.

M. BARKER: Si l'honorable ministre veut me permettre, je crois que la chose s'explique ainsi: une publication identique à celle que l'honorable député cite a été publiée par le gouvernement des États-Unis, non officiellement, pour renseigner toutes les compagnies de pêche et les autres intéressés aux États-Unis, et un document semblable, celui-là même que l'honorable député lit en ce moment a été imprimé par le gouvernement d'Ontario, non officiellement, pour donner à notre population intéressée dans les pêcheries les mêmes renseignements. Il a été imprimé au bureau de l'imprimeur du roi, dans Ontario, non pas officiellement, mais de la même manière que les documents des États-Unis sont imprimés pour donner des renseignements d'avance à ceux qui sont intéressés pour leur apprendre ce que la loi allait fixer.

L'hon. M. BRODEUR: Le gouvernement d'Ontario a été un peu précipité.

M. J. D. TAYLOR: Comme le dit le ministre, il n'y a pas de doute que le gouvernement d'Ontario a été un peu précipité en se plaçant à son point de vue.

L'hon. M. BRODEUR: Ce n'est pas assez de dire précipité. Il est vrai qu'il y a eu une conférence avec le ministre des travaux publics d'Ontario, et qu'on lui a fourni un document marqué "confidentiel", et s'il a pris sur lui-même la responsabilité de publier un semblable document, je ne qualifierai pas sa conduite, mais je laisserai au pays le soin de la juger.

M. J. D. TAYLOR: L'honorable ministre modifiera peut-être son jugement quand j'aurai expliqué le cas. Bien que je ne tiens pas à citer les journaux américains dans lesquels ces règlements ont été imprimés, particulièrement les journaux de l'état de Washington—c'est dans ces journaux que je les ai lus d'abord—je suis autorisé à faire cette lecture dans un document qui est publié d'une manière aussi autorisée.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne trouve pas que mon honorable ami soit en faute, mais

M. S. BARKER.

plutôt le ministre des travaux publics de la province d'Ontario, s'il a pris sur lui la responsabilité de publier un document qui lui a été confié avec l'indication "confidentiel".

M. J. D. TAYLOR: Ceux qui sont intéressés dans les pêcheries sont dans la position des chercheurs d'or, dont la maxime est que l'or est où vous le trouvez. Je me suis efforcé d'obtenir du ministre et de la commission des pêcheries des renseignements, et je n'ai pas été capable de les avoir, parce que le ministre les a considérés comme confidentiels. Mais dans ce cas les renseignements sont comme l'or, où vous les trouvez, et je les ai trouvés dans ce document imprimé au bureau de l'imprimeur du roi de la province d'Ontario. Il indique que ces deux commissaires ont recommandé, ou plutôt ce qu'un d'eux recommande, parce que ce document a été évidemment rédigé exclusivement par le commissaire américain, car il est absolument américain, et il est évident qu'il n'y a que le commissaire américain qui ait pu employer tout le temps cette phraséologie légale américaine telle qu'on la trouve dans ce document, et il est certain que ces règlements ont été préparés par le commissaire américain, et que tout ce qu'a fait notre commissaire, ça été de les reviser. De sorte que dès le commencement, notre commissaire a été placé dans la situation inférieure d'être le simple correcteur et non l'auteur des règlements. Les intérêts des pêcheurs de la Colombie-Anglaise dans ces règlements se trouvent décrits dans le paragraphe suivant du traité:

Il est accepté au nom de la Grande-Bretagne, que le gouvernement canadien protégera par des règlements adéquats, les poissons comestibles qui fréquentent le fleuve Fraser.

Cela paraît être une disposition très innocente, mais ceux qui connaissent les idées américaines relativement aux règlements adéquats savent qu'il y a vraiment là un grand danger. Il y a quelques années seulement, après que ce traité eut pris naissance, dans la réunion de la haute commission internationale qui a eu lieu à Québec en 1898, il vint à Ottawa en 1905 une députation représentant les marchands de saumon de la Colombie-Anglaise et ils proposèrent au Gouvernement d'ordonner qu'en 1906 et en 1908 on défende la pêche dans le fleuve Fraser, cette mesure étant absolument indispensable pour conserver le poisson comestible dans le fleuve. Bien que cela puisse paraître extraordinaire, un règlement aussi rigoureux que celui qui a été proposé par cette députation a été alors préparé et promulgué par arrêté du conseil du Gouvernement ou par un ordre quelconque du ministère, suffisant dans tous les cas pour arriver au but proposé. Quoi qu'il en soit, cette députation est partie emportant l'assurance que durant les années

1906 et 1908 il n'y aurait aucune pêche permise dans le fleuve Fraser et le seul moyen d'échapper à cette difficulté fut, pour nos pêcheurs du Fraser de se retrancher derrière le fait que la mesure prise par notre Gouvernement était sujette à l'adoption d'une mesure semblable par l'état de Washington. Les pêcheurs de New-Westminster s'adressèrent à l'état de Washington pour obtenir protection et ils obtinrent de cet état la protection que leur propre gouvernement leur refusait. A la capitale de l'état de Washington il y eut une proposition faite par l'union des metteurs en boîte du saumon qui fut combattue par tous les autres intérêts, tels que les pêcheurs et les metteurs en boîte indépendants et la volonté du peuple l'emporta finalement dans cet état sur les intérêts financiers. Cette mesure protégea nos intérêts en 1906 et 1908 et maintenant personne ne pourra dire, après l'expérience de ces deux années qu'on aurait pu obtenir de bons résultats si cet ordre sévère avait été exécuté. Je parle de cela pour montrer quelle est l'idée américaine au sujet des règlements adéquats pour la protection des poissons comestibles.

Quand nous passons à ces résolutions rédigées par les Américains, nous trouvons sous le titre de "Puget Sound" :

Toute pêche commerciale du saumon est défendue depuis six heures du matin le samedi de chaque semaine jusqu'à six heures du soir le dimanche suivant et, l'adoption de ces règlements est soumise à l'adoption par les autorités légalement constituées du Canada ou de la Colombie-Anglaise d'une période équivalente de prohibition dans les eaux de marée du fleuve Fraser, entre le pont de New-Westminster et le pont de la Mission s'étendant chaque semaine à une durée qui ne dépasse pas six heures du soir le lundi.

C'est-à-dire que ces règlements peuvent être faits de telle façon qu'il y aura une certaine période de prohibition dans le Puget Sound et le golfe de Georgie, pendant laquelle les Japonais ou les navires errants pourront pêcher, mais dans les eaux du fleuve Fraser où les résidents de long de la Colombie-Anglaise prennent leur poisson, il y aura une période de prohibition additionnelle de 24 heures chaque semaine, de sorte que le poisson peut être pris dans le Fraser avant que les pêcheurs blancs aient la possibilité de placer leurs filets pour prendre le saumon et ces règlements sévères pourront être introduits dans la loi pendant neuf ans peut-être sans pouvoir être amendés par le Parlement et sans que la population qu'on prive de pêcher sa nourriture ait la possibilité de se faire entendre ou d'avoir pu dire d'avance ce qu'elle voulait.

J'ai dit, il y a quelque temps, que notre Gouvernement aurait pu demander une certaine restriction. Nous voyons que dans ce traité comme dans chaque autre traité conclu entre nous et les Etats-Unis par

l'intermédiaire du Foreign Office, nos intérêts ont été sacrifiés. Dans ce traité, nous ne trouvons aucune clause compensatrice pour imposer des restrictions aux Américains afin de compenser l'entente que nous avons acceptée relativement au fleuve Fraser. Je suis d'avis que les auteurs de ce traité auraient pu parfaitement en faire une condition précédant toute entente commune relativement aux pêcheries, et faire établir que les Américains devaient cesser leur méthode destructive de prendre le poisson parce que de notre côté nous avons décidé de le conserver, c'est-à-dire qu'ils devraient cesser de faire usage des filets à poche que le Gouvernement reconnaît comme des engins les plus destructeurs de poisson et dont il nous a refusé l'usage du côté canadien. Quand nous avons fait ce traité, nous avions toute la vie pour dire aux Américains, au gouvernement fédéral à Washington, qui est supposé être l'autorité suprême et contrôler les mesures des gouvernements, des états, nous avions l'occasion de dire au gouvernement fédéral qu'en considération de notre entente il devait mettre en vigueur comme disposition que l'Etat de Washington devait prohiber l'usage des filets pour prendre le poisson dans le fleuve Fraser. Nous avons entendu longuement parler de pêche à outrance dans le fleuve Fraser. Cette théorie est soutenue par les empaqueteurs qui prétendent que la pêche exagérée dans le Fraser est la cause que les réserves de saumon diminuent, mais quand le Gouvernement a consenti à accepter ce traité on savait que tel n'était pas le cas, et que la cause de la diminution du poisson n'était pas produite par l'exagération de la pêche dans le Fraser mais bien dans le golfe.

Sur ce point, nous avons le rapport du professeur Prince fait en 1906, et voici ce qu'il dit :

Récemment il s'est manifesté chez les propriétaires d'établissements de conserves une tendance à se diriger vers le nord; ils considèrent que le Fraser ne sera probablement plus aussi avantageux par suite des prises excessives que l'on fait dans les détroits de Géorgie et de Puget. Il est certain que d'ici à quelques années le nombre des établissements de conserves dans le nord, et le long de la côte occidentale de l'île de Vancouver, augmentera beaucoup.

Le professeur Prince fait allusion ensuite au mode funeste de pêche du saumon, connu sous le nom de "pêche au piège", et il s'exprime en ces termes :

Les modes de pêche autorisés par la loi provinciale sont peu nombreux: la pêche au manet ou au rêts à mailler, d'une certaine grandeur de maille, la pêche au filet en bourse, ou au chalon, et sur une étendue restreinte du littoral, savoir depuis Victoria-ouest, le long de la côte de l'île de Vancouver, les parcs ou filets fixes à pièges; mais jusqu'à tout ré-

comment, l'usage des pièges était dépendu, et en vue d'empêcher la destruction du saumon, leur emploi n'est pas généralement permis par le gouvernement fédéral dont l'autorité est suprême en la matière. D'énormes prises sont effectuées parfois dans les pièges à saumon, surtout lorsque la montée est nombreuse, et il a été pris jusqu'à 340,000 saumon dans un piège de la compagnie Pacific American Fisheries dans le détroit de Puget en 1905. D'autre part, le fonctionnement des pièges à saumon est loin d'être toujours assuré.

Plus loin il dit :

Dans une montée considérable, il est arrivé que l'enclos se soit tellement rempli de saumons vivants que le poids des poissons des rangs supérieurs a suffi pour broyer et tuer ceux du fond du flet. On prétend que certaines prises dans le détroit de Puget étaient tellement énormes que le font ne pouvait être soulevé, et que la toile en forme de filet ou "brailer", que l'on passe sous le poisson dans l'enclos et que l'on soulève au moyen d'une grue ne pouvait être utilisée.

Monsieur l'Orateur, je fais appel au ministre des Travaux publics, car je ne crois pas qu'il soit trop tard, puisqu'il nous a dit cet après-midi que la confection de ce règlement n'était pas terminée et que les deux commissaires doivent avoir une conférence. Je le prie maintenant de stimuler son commissaire, je devrais plutôt dire peut-être d'autoriser son commissaire,—car je pense qu'il ne demanderait pas mieux que d'agir s'il pensait avoir l'approbation du Gouvernement,—je le prie donc d'autoriser son commissaire à déclarer au commissaire des Etats-Unis qu'il ne se mettra à la rédaction d'aucun règlement touchant aux pêcheries du fleuve Fraser, à moins que le commissaire des Etats-Unis ne convienne de supprimer la pêche au piège dans le détroit de Puget. Je suis persuadé que le ministre réussirait à supprimer la pêche au piège dans les eaux de la Colombie-Anglaise, si ce n'était que les pêcheurs des Etats-Unis, eux-mêmes se servent de filets à pièges. Je le prie d'épargner à notre industrie l'embaras de ces règlements avant qu'il soit trop tard; et si le commissaire des Etats-Unis n'y veut pas consentir, alors nous serions fort heureusement débarrassé, par suite du désaccord de nos deux commissaires, de ce qui sera très probablement une convention très funeste pour nos pêcheries. J'ai raison de faire cette demande étant donné l'expérience que nous avons eue jusqu'ici dans nos relations avec les Américains.

L'hon. M. BRODEUR : Supposons que le traité ne fût pas ratifié, et que les pêcheurs des Etats-Unis continuent de se servir des mêmes pièges; serons-nous en bien meilleure posture?

M. J. D. TAYLOR : Probablement nous ne serions pas en bien meilleure posture; mais à mon point de vue le traité est telle-

M. J. D. TAYLOR.

ment dangereux sous sa forme actuelle, que nous agirions sagement en nous exposant simplement à n'être pas en meilleure posture, si l'effet est d'empêcher nos conditions de devenir encore plus mauvaises; car c'est bien ce qui arrivera, j'en suis persuadé, si le présent traité prend effet. Avant de terminer, je tiens à signaler à l'attention du ministre nombre de propositions récemment adoptées par l'union des pêcheurs de la Colombie-Anglaise et qui ont été soumises, je crois, à monsieur le professeur Prince, il y a quelques semaines, lorsqu'il est passé là-bas en route pour San-Francisco. Les pêcheurs commencent par demander :

Qu'il ne soit pas fait de distinction entre les droits de pêche en aval et en amont du pont de Westminster, mais que des droits égaux soient accordés à tous les porteurs d'un permis légal.

Monsieur l'Orateur, quiconque se mettra au courant de la situation ne pourra trouver à redire à cette demande. Ces hommes que la Providence a dotés de riches pêcheries, à leurs portes mêmes sont tenus en raison de la nature de leurs propriétés de travailler une partie du temps sur de petites fermes qui leur appartiennent, et il leur est impossible de se rendre à de grandes distances de leurs foyers, sur le bas du fleuve. Ils demandent simplement qu'on leur accorde des droits égaux, les mêmes droits qui sont accordés aux Japonais.

S'il est permis aux Japonais de pêcher cinq jours de la semaine, ils demandent qu'il leur soit permis à eux de pêcher aussi cinq jours par semaine. Si on ne peut leur permettre de pêcher que quatre jours par semaine, alors qu'il ne soit permis aux Japonais de pêcher que quatre jours également. Mais accordez-leur les mêmes droits sur le fleuve, et n'acceptez pas ce règlement qui leur interdit toute pêche durant vingt-quatre heures de plus qu'aux Japonais et aux propriétaires de pièges. Ils déclarent ensuite que la période d'interdiction du 25 août au 15 septembre n'a pas sa raison d'être, ou que, du moins, il faudrait permettre l'emploi d'un filet à maille de sept pouces et un huitième. Ils prétendent qu'aux termes de ce règlement le saumon du printemps et le saumon "chien" seront capturés tandis que le "sockeye" et le "cohoes" échapperont. C'est encore là un règlement qui est très injuste pour les pêcheurs et qui ne fait de bien à personne. Pour le prouver, je renvoie au rapport d'un inspecteur qui dit que cette restriction est pernicieuse, qu'elle a occasionné de lourdes pertes à nombre de pêcheurs et n'a produit aucun bon effet. Les pêcheurs sont persuadés que cet article du règlement a été édicté à la demande des propriétaires d'établissements de conserves désireux d'augmenter leurs bénéfices en fermant leurs établissements le 25 août, ce qui leur

conviendrait mieux que de tenir leurs établissements ouverts durant une période indéterminée pour continuer à faire des conserves tant qu'il serait pris du poisson. Sans doute, si tous les propriétaires d'établissements de conserves s'entendaient pour fermer les portes de leurs établissements, les pêcheurs ne trouveraient pas à qui vendre leur poisson. Mais avant que cette interdiction fut décrétée, il se trouvait toujours des propriétaires d'établissement ne faisant pas partie de la coalition, qui étaient disposés à continuer les opérations après le 25 août; ils n'acceptaient pas les "sockeye", mais ils mettaient en conserve le "cohoes", très bon saumon, bien qu'inférieur au "sockeye", et qui est très abondant à partir du 25 août et même avant, jusqu'à une date avancée du mois de septembre. Les pêcheurs réalisent de forts bénéfices sur la prise du "cohoes"; mais si les propriétaires d'établissements sont obligés de fermer les portes le 15 septembre il est inutile pour les pêcheurs de chercher à vendre des "cohoes" après le 25 août, car aucun propriétaire d'établissement ne voudra garder un personnel à salaire durant trois semaines après avoir cessé de mettre en conserves le "sockeye".

Une autre question que les pêcheurs signalent au ministre c'est la destruction d'énormes quantités de saumon par les phoques qui deviennent de plus en plus nombreux chaque année. Voici une recommandation des plus importantes:

Nous proposons également que le règlement interdisant l'exportation des "sockeyes", si ce n'est congelés, en boîtes, salés, fumés ou préparés, cause un grave préjudice aux pêcheurs du fleuve Fraser et devrait être révoqué.

Cela me remet à l'esprit que par deux règlements en apparence anodins, le Gouvernement a établi la coalition peut-être la plus redoutable et la plus profitable pour ses membres de toutes celles qui existent au Canada sinon en Amérique. Aux termes des règlements établis par le gouvernement provincial, les propriétaires d'établissements de conserves du fleuve Fraser, formés en association sont absolument protégés, en ce sens que personne autre que les propriétaires actuels ne peut obtenir un permis du Gouvernement et que les pêcheurs qui prennent ces sockeyes ne peuvent vendre à d'autres qu'aux membres de la coalition. Ces hommes ont le monopole de l'unique source d'approvisionnement du saumon sockeye; il est en leur pouvoir de réaliser les bénéfices qu'ils veulent bien payer, pour le poisson; et les pêcheurs n'ont aucun moyen de se protéger, puisque la loi ne leur permet pas d'exporter le poisson du Canada dans l'état voulu pour être mis en conserves. Il me semble que c'est là une coalition dont devrait se préoccuper un gouvernement qui est censé protéger les intérêts du peuple contre les trusts

de toute nature, et particulièrement les trusts ayant pour objet les substances alimentaires. Cette double interdiction cause un grand préjudice aux pêcheurs du fleuve Fraser, et n'est d'aucun avantage pour le public. Je me bornerai simplement à ajouter que le Parlement devrait considérer sérieusement l'opportunité d'intervenir dans la circonstance. Nous devons tous nous rendre compte que nous ne saurions permettre qu'on empiète ainsi sur nos privilèges sans protester énergiquement.

M. T. J. STEWART (Hamilton-ouest): Monsieur l'Orateur, je désire signaler à l'attention de la Chambre et du ministre des Finances le nombre de plaintes qui m'ont été faites dans Hamilton contre le mode d'administration de l'ordre des Forestiers Indépendants. Cet ordre est autorisé par notre Parlement à se livrer à des opérations d'assurance, et c'est ce qui me donne à croire que c'est ici que toute plainte contre son mode d'administration doit être portée. On se plaint que depuis très longtemps les administrateurs de l'ordre prélèvent de fortes sommes sur les fonds d'indemnité en cas de décès, des dépenses casuelles, et d'indemnité en cas de maladies et pour funérailles, et les utilisent pour solder les dépenses courantes. Il ne faudrait pas leur permettre d'en agir ainsi. Je crois que les sommes versées dans la caisse de l'ordre sur ces divers fonds, ne devraient pas être appliquées à d'autres fins. Je vois que le 16 octobre 1905, le total des emprunts ainsi faits sur ces fonds, plus l'intérêt au taux de 4 p. 100 par année, se répartissait comme il suit:

Fonds.	Somme empruntée.	Intérêt.	Total.
Indemnité-décès	\$297,587.75	\$30,213.93	\$327,801.36
Dépenses casuelles.. . . .	171,272.33	22,326.22	193,598.55
Indemnité-maladie et frais funéraires.. . .	110,994.55	19,539.89	130,534.44

Formant un grand total de.. . \$651,934.35

C'est là une pratique qui devrait être, à mon avis, absolument interdite par la loi. Cela se trouve abondamment établi aux pages 2293 et 2294 du rapport de la commission royale sur les assurances. Si la Chambre le permet, je vais en consigner le texte dans le compte rendu des débats:

D. Parce que M. Stevenson reçut l'autorisation et fut prié de se rendre sur-le-champ au Caire, pour vous y rencontrer et conférer avec vous?—R. Oui.

D. Afin de vous mettre à même de formuler des plans pour la réduction des dépenses en conformité du désir exprimé par le surintendant de l'assurance, et afin de permettre au secrétaire suprême d'aviser le surintendant de l'assurance de ce qu'il avait fait. M. Stevenson est-il allé vous voir?—R. Oui.

D. Il est allé vous rencontrer en Egypte?—R. Oui, au Caire.

D. Vous faisiez alors ce que vous nous avez dit hier, vous étiez à vous enquerir de ce qu'il y avait à faire en Egypte?—R. Oui, en partie, et j'y étais en partie pour ma santé.

D. Il a été de plus arrêté en conformité de la mesure prise aujourd'hui relativement à la réduction des dépenses, etc (il lit jusqu'au mot "mensuellement"). Il a été arrêté, en outre, qu'il ne serait pas fait plus de frais de publicité, etc. (Il lit jusqu'aux mots "conseil exécutif"). Votre conseil exécutif, en votre absence, semble s'être rendu assez bien compte de l'opportunité d'agir en conformité des vues du surintendant?—R. Oui, je le pense; nous avons toujours cherché à agir en conformité des vues du surintendant.

Q. Parmi ces opinions, il y avait l'opinion qu'il n'était pas permis d'emprunter des fonds mortuaire au fonds général?—R. Telle était l'opinion du surintendant; mon opinion, et je crois que c'est aussi celle de mon exécutif, est que la cour suprême a le pouvoir suprême sur ce fonds.

Q. Sur le fonds mortuaire?—R. Oui, et lorsqu'elle désire modifier la rédaction de la partie au sujet du fonds mortuaire qui met cela dans la constitution, alors l'exécutif a le droit de faire ce que la cour suprême a autorisé par un acte amendement la loi organique de l'ordre, pas simplement une résolution, mais d'amender la loi à ce sujet, et lorsque cela a été fait, je ne crois pas que le surintendant, ni personne autre ait le droit de déclarer que vous ne ferez pas ceci ni cela. L'acte nous oblige à avoir toujours de l'argent en mains pour payer promptement les réclamations des veuves, et en conséquence, les dix millions de surplus que nous avons en mains sont dix millions en sus des exigences de l'acte. Donc....

Q. Lorsque vous parlez de l'acte, voulez-vous dire l'acte du parlement?—R. Oui, en conséquence, la cour suprême a la suprême autorité dans l'ordre, et le conseil exécutif n'est que le serviteur de la cour suprême. Lorsqu'elle déclare que nous pouvons faire une chose, nous croyons que nous pouvons judicieusement et légalement le faire.

Q. Discutons cela un instant. Nul ne contestera à la cour suprême le droit de faire des lois?—R. Oui.

Q. Mais ces lois ne doivent pas être contraires à toute la constitution inhérente à l'ordre?—R. Parfaitement.

Q. Par exemple, votre cour suprême vous ne croyez peut-être pas que votre cour suprême a le pouvoir d'abroger les contrats d'assurance et de détourner le fonds mortuaire pour des fins particuliers. Dites?—R. Non, certainement, parce que ce sont là des droits contractuels.

Q. Eh bien, est-ce que le droit de chaque assuré dans votre ordre relativement au fonds mortuaire, n'est pas un droit qui dépend du contrat, qui lui est confirmé par le contrat?—R. Assurément, mais ce contrat ne stipule pas le maintien d'un surplus.

Q. Si je comprends bien le contrat, il stipule le maintien d'un fonds mortuaire après avoir déduit 5 p. 100 de ce fonds pour les dépenses, et il stipule le maintien de ce fonds pour les fins mortuaires?—R. La constitution est rédigée de cette façon par la cour suprême elle-même, mais la police même, qui est le contrat n'exige pas le maintien d'un fonds mortuaire.

Q. Votre police comporte toutes les dispositions de votre constitution, n'est-ce pas?—

M. T. J. STEWART.

R. Assurément. Il s'ensuit que lorsque la cour suprême modifie la constitution cela passe dans le contrat.

Q. Croyez-vous que la cour suprême puisse, sans violer son contrat avec l'assuré, modifier ces 5 p. 100 en les portant à 50 p. 100?—R. Certainement.

Q. Ou à 80?—R. Certainement.

Q. Ou à 90?—R. Oui.

Q. Ou les faire disparaître en entier?—R. Oui. J'ai dit il y a un instant que l'acte du parlement n'exige pas un sou de réserve mortuaire de notre part. Alors la cour suprême, si elle le juge à propos, peut prendre tout ce surplus et s'en servir comme bon lui semble pour les fins de l'ordre.

Q. Le dépenser pour faire de la propagande en faveur de l'ordre?—R. Oui.

Q. S'en servir pour n'importe quel usage?—R. Oui.

Q. Avez-vous songé que l'acte du parlement avait peut-être été passé en vue de la disposition contenue dans votre constitution à l'effet que vous ne prendriez jamais plus de 5 p. 100 du fonds mortuaire pour vos dépenses?—R. Non.

M. HUNTER: Il parle de l'acte concernant l'assurance.

M. SHEPLEY: Je suppose que vous parlez de la législation qui régit le fonctionnement de votre ordre?—R. Oui.

Q. Vous m'aviez déjà dit qu'en vertu des stipulations de votre contrat, vous ne pouvez puiser dans le fonds mortuaire pour les dépenses, au delà de 5 p. 100 conformément aux dispositions de votre constitution?—R. Je n'ai jamais dit cela.

Q. Votre constitution ne dit-elle pas 5 p. 100 et 5 p. 100 seulement?—R. 5 p. 100 est le montant alloué maintenant, mais il n'y a pas la moindre raison pour qu'à la prochaine session de la cour suprême cela ne soit pas augmenté à 10 p. 100.

Q. Est-il possible, à votre avis, que si votre constitution vous eut permis de prendre tout le fonds mortuaire et de le consacrer aux dépenses, au lieu de ne vous permettre, comme elle le faisait lors de l'adoption de votre acte, que de prendre 5 p. 100, vous eussiez pu obtenir votre législation?—R. Nous aurions pu prendre 10 p. 100 aussi facilement que 5 p. 100, parce qu'un certain nombre de sociétés fraternelles prennent 10 p. 100, et je ne crois pas que nous eussions eu plus de difficulté à faire adopter l'acte avec 10 p. 100 qu'avec les 5 p. 100.

Q. Ce n'est pas précisément ce que je vous demande. Croyez-vous qu'une législature quelconque eut adopté un acte constitutif en votre faveur si vous étiez venus à la législature avec une constitution vous permettant expressément de prendre tout le fonds mortuaire et de le dépenser à faire de la propagande?—R. Il est possible que non, mais, naturellement, on ne saurait supposer un cas semblable.

Q. Je ne vous pose cette question que parce que vous vous appuyez sur l'acte du parlement. Je vous démontre que l'acte du parlement a été adopté en vue d'un état de choses que vous lui avez soumis?—R. Vous m'avez demandé si je croyais que nous eussions le pouvoir de prendre le tout et j'ai répondu affirmativement. Vous me demandez maintenant si je crois qu'au cas où cela eut été inscrit dans notre constitution, nous eussions pu faire adopter notre Acte constitutif.

Je n'hésite pas à dire non, mais cela n'empêche pas qu'à mon sens, si la cour suprême voulait prendre tout le fonds mortuaire, elle pourrait le prendre, comme question de droit.

Q. Je suis certain que vous conviendrez avec moi que, quelle que soit la juridiction de la cour suprême, il serait très peu sage, pour me servir d'un euphémisme, au point de vue de l'opportunité de faire subir à la constitution un changement aussi radical?—R. Très certainement et lorsque nous avons adopté cette législation à Los Angeles, on a proposé de faire précisément ce que vous proposez, de prendre 10 p. 100 au lieu de 5, mais les 5 p. 100 étaient devenus une espèce de point de repère pour nous, et je ne voulais pas que cela fut modifié.

Q. Je suppose qu'un membre de l'Ordre eut été très surpris d'apprendre que l'on retranchât 10 p. 100 au lieu de 5 p. 100 sur prime?—R. Je ne le crois pas.

Q. Il l'eût été, selon toute probabilité?—R. Il y a un certain nombre de sociétés fraternelles qui prennent 10 p. 100 et les membres de ces sociétés ne sont pas surpris.

Q. Vous me comprenez mal. L'assuré s'occupe plutôt des 5 p. 100 que des profits provenant des dévolutions?—R. Je ne crois pas que cela soit un trait bien saillant de notre législation.

Q. Quel a été le résultat de la consultation qui a eu lieu entre vous et M. Stevenson à Cairo?—R. Tout simplement la mise en vigueur du programme adopté par l'exécutif durant mon absence.

Q. Quels sont à votre avis—et je ne veux pas vous limiter au temps où vous étiez à Cairo, mais en tout temps—quels sont à votre avis les exigences sur lesquelles le département insistait? Résumez cela pour moi en peu de mots.—R. Tout simplement que M. Fitzgerald considérerait les dévolutions comme faisant partie du fonds mortuaire et qu'il ne voulait pas que l'on touchât le moins du monde à ce dernier fonds. A certain point de vue, je n'irai pas jusqu'à nier qu'il ait eu raison. Cependant, je crois encore que l'ordre eût mieux fait de nous permettre d'utiliser les recettes supplémentaires que la cour suprême nous avait procurées.

Q. Avez-vous compris que l'on devait continuer à permettre d'emprunter au fonds mortuaire? Je veux dire au point de vue du département?—R. Non. M. Fitzgerald a nettement exprimé sa désapprobation de ce procédé, mais je n'ai jamais pu comprendre pourquoi ne pas de placer le fonds mortuaire avec le fonds général de l'ordre. Il ne saurait avoir de placement plus sûr.

On se plaint aussi de deux autres clauses de la constitution de l'ordre. Nos. 176 et 182. Ces clauses se lisent comme suit:

Lettres, circulaires, littérature et autres documents.

176. Nulle lettre, circulaire ou document se rapportant à l'ordre ne seront préparés, imprimés ou mis en circulation par aucune cour ou campement, ou membre de l'ordre, sans l'approbation par écrit du suprême chef forestier ou du haut chef forestier de la juridiction, et aucune lettre, circulaire ou document se rapportant à l'ordre ne pourront être lus dans aucune cour, ou aucune cour ne pourra prendre l'action sur iceux, à moins qu'ils ne

portent l'approbation du suprême chef forestier ou du haut chef forestier de la juridiction dans laquelle ils sont émis, lus, mis en circulation, ou qu'action est prise sur iceux; aucune littérature forestière ou circulaire de propagande ne sera préparée, employée ou mise en circulation par aucun membre de l'ordre ou député du suprême chef forestier ou d'un haut chef forestier, ou par aucune haute cour, cour ou campement, à moins qu'elles n'aient été approuvées et sanctionnées par le suprême chef forestier. Toute convention à aucune des dispositions de cet article exposera le contrevenant à la suspension ou à l'expulsion par le haut comité permanent, ou le suprême chef forestier ou le conseil exécutif; et si c'est une haute cour, ou une cour ou un campement qui se rend ainsi coupable, sa charte sera exposée à la suspension par le suprême chef forestier et à la révocation par le conseil exécutif.

Membres indignes.

182. (1) Tout membre qui violera aucun des principes de l'ordre, ou qui contreviendra aux constitution et aux lois, ou qui méprisera les règles ou usages de l'ordre, ou qui jettera du discrédit sur l'ordre par une conduite inconvenante ou déshonorante, sera censé être un membre indigne et pourra être réprimandé, mis à l'amende, suspendu ou expulsé de l'ordre; et le procès pour aucune de ses offenses pourra avoir lieu soit devant la cour ou le haut comité permanent, ou le suprême chef forestier ou le conseil exécutif.

(2) Tout membre qui tentera de faire tomber du discrédit sur l'ordre en parlant d'une manière irrespectueuse de la cour suprême ou d'aucun de ses officiers, ou d'aucune haute cour, ou d'aucun de ses officiers, ou d'aucune cour subordonnée ou d'aucun de ses officiers, pourra être immédiatement suspendu de l'ordre par le suprême chef forestier, et peut être immédiatement condamné à subir son procès; et le procès pour cette offense aura lieu devant la cour subordonnée ou la cour de compagnes, ou le haut comité permanent, ou le suprême chef forestier, ou le conseil exécutif, suivant que le suprême chef forestier pourra le déterminer; et sur conviction par la cour, ou par le haut comité permanent ou par le suprême chef forestier, ou par le conseil exécutif, il se trouvera expulsé de l'ordre; mais tout membre suspendu en vertu des dispositions de cet article, s'il est acquitté, sera rétabli dans son ancienne position dans l'ordre en payant immédiatement toutes les primes ou cotisations, droits, impôts et amendes qu'il aurait en à payer s'il n'eût pas été suspendu.

(3) Tout membre qui sera coupable de mépris des constitution et lois ou des autorités constituées de l'ordre, ou d'insubordination ou de rébellion contre les autorités constituées de l'ordre, pourra être sommairement suspendu par le suprême chef forestier ou le conseil exécutif.

(4) Si un officier se rend coupable d'une offense prévue par les dispositions de cet article, le suprême chef forestier ou le haut chef forestier de la juridiction à laquelle cet officier appartient le suspendra immédiatement de ses fonctions et en fera rapport immédiatement au conseil exécutif, ou au haut co-

mité permanent, ou à la cour subordonnée, ou à la cour de compagnes, suivant qu'il sera déterminé par le suprême chef forestier, pour qu'il soit ensuite statué sur son cas; et sur conviction par la cour subordonnée, ou par la cour de compagnes, ou par le haut comité permanent, ou par le conseil exécutif, suivant le cas, il se trouvera expulsé de l'ordre.

(5) Tout membre d'une cour qui portera malicieusement une fausse accusation contre un membre se trouvera, sur conviction par la cour ou par le haut chef forestier, ou le haut comité permanent, ou le suprême chef forestier ou le conseil exécutif, expulsé de l'ordre.

La commission royale dit au sujet de ses clauses:

Ni la cour subordonnée, ni la haute cour n'ont de relations directes avec l'assurance de l'ordre.

La cour suprême qui se réunit environ tous les trois ans, se compose du comité exécutif, des autres officiers de la cour suprême et des délégués élus par les hautes cours. Entre les réunions, pleins pouvoirs sont donnés au conseil exécutif qui consiste du chef suprême ranger, un ex-chef suprême ranger, un sous-chef suprême ranger, un secrétaire suprême, un trésorier suprême un médecin suprême et un conseiller suprême.

Le chef suprême ranger et ses collègues du comité exécutif ont toujours été suprêmes en fait comme de nom. Une ordonnance bien propre à empêcher toute critique se trouve dans ce qui constitue actuellement l'article 176 de la constitution, et qui interdit aux cours subordonnées et à leurs membres d'écrire, lire ou agir à l'égard de tout ce qui se rapporte à l'ordre sans l'autorisation du chef suprême ou du haut-chef ranger de la juridiction.

On me dira peut-être que bien que ces articles soient dans la constitution, ils ne sont pas observés. Au contraire, ils sont appliquées à la lettre. J'ai ici une plainte faite par la cour Garden City, de Ste-Catherine, n° 172, au sujet du cas d'un M. Gage, et la correspondance qui a été rendue. Avec la permission de la Chambre, j'en donnerai lecture pour que le document soit consigné dans le hansard:

Sainte-Catherine (Ont.),
14 décembre 1908.

Le chef suprême ranger de
L'ordre indépendant des forestiers,
Toronto.

Nous les soussignés, membres de la cour Garden City, n° 172, de l'ordre indépendant des forestiers, nous nous croyons tenus dans l'intérêt de l'ordre d'accuser le frère R. R. Gage, de la cour Pride of Barton, n° 433, à Hamilton, d'avoir tenu une conduite indigne d'un forestier et d'être un membre dangereux, et les motifs de cette accusation sont expliquées plus au long, dans l'exposé suivant:

1. Que le susdit R. R. Gage, en violation des règlements de l'ordre, le ou vers le 24 novembre 1908, à la résidence du rév. frère Kerr, a accusé les officiers du conseil exécutif de la cour suprême d'être indignes de foi et

M. T. J. STEWART.

prodigues de l'argent de l'ordre; d'avoir dit que de l'argent avait été pris du fonds des bénéfiques et n'avait pas été remis; que les membres de ce conseil n'étaient pas dignes de la confiance des membres de l'ordre; qu'il serait dangereux de se fier à eux pour représenter les intérêts de l'ordre devant le comité sur les assurances qui aura probablement à l'étude un projet de loi sur les assurances qui doit être soumis au Parlement à sa prochaine session; d'avoir déclaré que vu les conditions existantes, que les membres qui désirent sauvegarder leurs intérêts individuels devraient avoir un représentant indépendant de la représentation déléguée par le conseil exécutif suprême.

2. Qu'en violation de l'article 176 de la constitution et des lois ledit R. R. Gage a distribué ou fait distribuer aux différents membres de l'ordre dans cette ville et ailleurs, croyons-nous, une feuille imprimée, dont un exemplaire est annexé à la présente, intitulée "Ordre Indépendant des Forestiers". Une des nombreuses raisons pour lesquelles vos cotisations devraient être plus élevées". Que nous considérons que cet écrit est de nature à causer des torts graves à l'ordre et qu'il n'a pas eu l'approbation du haut chef ranger ni du suprême chef ranger.

Nous nous soucrivons en L.B. et C.

(Signé):

ROBERT KERR, D.S.C.R.,
RICHARD BONHAM, C.R.,
de la cour Garden City, Ste-Catherine.

Toronto, Canada, 23 décembre 1908.

Cour Pride of Barton, n° 233.

Monsieur R. R. Gage,
Hamilton (Ontario).

Monsieur et cher frère,—La présente est pour vous informer qu'en vertu des pouvoirs que me confèrent la constitution et les règlements, je vous ai suspendu comme membre de l'Ordre Indépendant des Forestiers et privé de tous les bénéfices, privilèges et droits qui en découlent, à partir de ce jour.

Mes raisons pour agir ainsi sont que vous vous êtes rendu coupable d'avoir violé la constitution et les règlements de l'ordre, d'avoir jeté le discrédit sur l'ordre et le conseil exécutif de l'Ordre, et d'être par conséquent un membre indigne, au sens de l'article 182 de la constitution et des règlements de l'Ordre. Que vous avez fait distribuer et encourager la distribution d'une feuille imprimée intitulée. "Ordre indépendant des Forestiers. Une raison, entre beaucoup d'autres semblables, pour laquelle vos cotisations devraient être plus élevées", en violation de l'article 176 de la constitution et des règlements.

Vous êtes par la présente sommé de comparaître devant le conseil exécutif, à sa réunion qui aura lieu dans le Temple Building, à Toronto, le 4 janvier 1909, à 10 heures du matin, pour exposer les raisons pour lesquelles vous ne devez pas être expulsé de l'Ordre.

J'inclus une copie de l'accusation portée contre vous.

A vous en L.B.C.,

(Signé):

ELLIOTT G. STEVENSON,
Suprême chef ranger.

Toronto, Canada, 4 juin 1909.

Monsieur R. R. Gage,
Hamilton (Ontario).

Monsieur et cher frère,—Conformément à l'assignation du suprême chef ranger vous sommant de comparaître ce jour devant le conseil exécutif de l'ordre indépendant des forestiers, pour donner les raisons pour lesquelles vous ne devez pas être expulsé de l'ordre pour les causes mentionnées dans ladite assignation du 23 décembre 1908, vous vous êtes présenté devant le conseil exécutif, vous avez plaidé votre cause et vous avez été habilement défendu par un avocat.

Le conseil exécutif n'a pu arriver à aucune autre décision que les accusations portées contre vous, surtout la deuxième sont fondées; par conséquent le conseil exécutif ne peut faire autrement que vous expulser de l'ordre.

D'un autre côté, nous ne sommes pas seulement une cour de justice, mais aussi un tribunal fraternel et les règles établies dans notre constitution sont tempérées par le précepte "Ne faites pas aux autres ce que vous ne voudriez pas qui vous fut fait à vous-même."

Après délibération, le conseil exécutif a décidé que le frère Gage était coupable des accusations portées contre lui et que la constitution punit cette offense de l'expulsion; mais l'exécutif s'est rendu à la demande des membres, et a permis de réinstaller le frère Gage.

Vous aurez l'obligeance de lire cette lettre et celle qui l'accompagne au frère Gage et aux membres de votre cour à sa prochaine réunion.

Souhaitant une heureuse année à tous les membres du district, je me soustris,

Cordialement à vous en L. B. et C.,

(Signé): R. MATHISON,
Secrétaire suprême.

(Copie.)

Toronto, Canada, 5 juin 1909.

A toutes les cours et aux membres de l'ordre, particulièrement dans la ville d'Hamilton, Canada.

Frères,—Le 23 décembre 1908, vous avez été informés par le chef suprême ranger, le frère Elliott G. Stevenson, que le frère R. R. Gage, de la cour Pride of Barton, n° 433, avait été suspendu, pour avoir violé l'article 176 et 182 de la constitution et des règlements.

Le frère Gage a été sommé de comparaître devant le conseil exécutif et de donner les raisons pour lesquelles il ne serait pas expulsé de l'ordre pour avoir enfreint les articles 176 et 182 de la constitution.

A une séance régulière du conseil exécutif tenue le 4 janvier 1909, le frère Gage a comparu et par son avocat, a admis la deuxième accusation et quaux termes de la constitution et des règlement il avait encouru l'expulsion.

Il a été représenté que son offense devrait être pardonnée, dans l'intérêt de l'ordre dans le district d'Hamilton. Le frère Kerr, ex-haut conseiller, les frères Foster, Hetherington et Patterson sont intervenus en faveur du frère Gage et une lettre favorable du frère John Peebles a été lue.

Cour Pride of Barton, N° 433.

Vous avez exprimé votre regret de ce qui a été fait et vous vous en repentez; une députation influente de frères s'est présentée en votre faveur et a intercédé pour vous.

Pour ces raisons et pour donner la preuve de notre désir de traiter charitablement tous les membres de l'ordre et de rétablir l'harmonie dans les circonstances difficiles que nous traversons, le conseil exécutif est disposé à pardonner les fautes que vous avez commises et de vous traiter avec mansuétude.

Par conséquent, vous êtes réintégré comme membre de l'ordre et nous espérons qu'à l'avenir vous vous efforcerez de travailler de concert avec les officiers de l'ordre pour le plus grand bien de l'ordre en général.

Croyez-moi fraternellement en L.B. et C.

Votre tout dévoué,

(Signé): R. MATHISON.

Secrétaire suprême.

Je ne prendrai pas le temps de la Chambre à lire ces lettres. Je sais que nous soupirons tous après la clôture de la session et je remettrai ces documents aux sténographes pour qu'ils paraissent dans le hansard.

Mon but, en saisissant la Chambre de cette question est de faire comprendre au Gouvernement qu'il est temps de mettre dans nos statuts une loi pour la protection de ceux qui sont assurés dans ces sociétés et qui, à l'heure présente, n'ont aucune protection.

Des sociétés peuvent recevoir de l'argent pour une fin déterminée et l'employer à une autre. Cela ne devrait pas être permis et j'espère que le Gouvernement ajoutera une disposition au projet de loi qu'il doit déposer à cette session, pour protéger ces assurés, contre les dangers qui les menacent.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Avec la permission de la Chambre, car j'ai déjà pris la parole je dirai quelques mots sur la question soulevée par l'honorable député de New-Westminster (M. Taylor) et l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury). A propos du traité dont a parlé l'honorable député de New-Westminster, je puis dire tout de suite que je suis grandement surpris de voir le document publié par le gouvernement d'Ontario, je crois, et contenant certains projets de règlements. Il y a quelque temps j'ai invité les ministres des provinces intéressées, le Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario à venir conférer avec M. Price et moi au sujet de ces règlements qui sont actuellement à l'étude. Il est vrai qu'aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, les règlements concernant les pêcheries, sont du ressort exclusif du gouvernement fédéral, mais le conseil privé ayant décidé, il y a quelques années que les autorités provinciales avaient un droit de propriété dans les pêcheries, j'ai pensé à inviter les ministres

de ces provinces à venir discuter ces règlements avec le commissaire canadien et moi.

Afin d'étudier cette question d'une manière intelligente, les commissaires préparèrent un projet de règlement qui fut marqué "confidentiel". Dès le début, j'attirai l'attention de l'assemblée sur le fait qu'il n'est point d'usage de discuter des questions de cette nature pendant que les négociations étaient pendantes entre les deux pays, mais considérant les intérêts qu'involvaient pour eux la question des pêcheries, je crus qu'il convenait de les inviter à en conférer avec moi, et de leur soumettre des documents confidentiels qui, naturellement, devaient être traités comme tels. Je ne sais si le ministre qui, à cette assemblée, représentait le gouvernement d'Ontario, s'est cru autorisé à publier ce document confidentiel qui lui a été communiqué, et je suis surpris de voir qu'on l'ait rendu public. Voici ce document que mon honorable ami vient de me faire tenir et dont je crois pouvoir vous lire l'en-tête:

Règlements internationaux, restrictions et dispositions en vue de pourvoir à la protection et à la conservation du poisson comestible dans les eaux limitrophes des Etats-Unis et du Canada, préparés conformément à une convention conclue entre les Etats-Unis d'Amérique et Sa Majesté le roi Edouard VII, en date du 11 avril 1908, par la commission internationale des pêcheries, nommée selon les ordres de ladite convention.

Je vois que les mots suivants sont raturés au crayon :

Imprimé par ordre du parlement d'Ontario, Toronto, L. K. Cameron, imprimeur de Sa Très Excellente Majesté le Roi, 1909.

Je ne sais si ce document a été présenté à la législature.

M. J. D. TAYLOR: On m'a dit qu'il a été distribué aux députés.

L'hon. M. BRODEUR: S'il en est ainsi, je ne saurais blâmer trop fortement la manière d'agir du ministre ou de celui qui s'est rendu coupable d'un tel abus de confiance. Comment, j'invite quelqu'un à discuter avec moi, un document marqué "confidentiel" et il prend sur lui de faire imprimer ce document et de le rendre public! Dois-je croire que ces mots qui ont été biffés "imprimé par ordre du parlement d'Ontario" l'ont été par mon honorable ami, ou bien qu'ils l'ont été avant qu'il ait reçu ce document?

M. J. D. TAYLOR: Si le ministre veut bien me le permettre, j'aimerais à faire une autre suggestion, je dois dire que, lorsque je reçus ce document, ces mots étaient raturés au crayon, exactement comme ils le sont maintenant. Le ministre déclare qu'il a communiqué à ce ministre d'Ontario, les règlements tels que rédigés par le professeur Prince; je dois dire que ces règlements-ci ne sont point ceux qu'a pré-

parés le professeur Prince, car j'ai eu une copie confidentielle de ces règlements et ils diffèrent de ceux-ci sur plusieurs points très importants; ainsi ceci n'est point la version dont parle le ministre.

L'hon. M. GRAHAM: Alors pourquoi les publier?

L'hon. M. BRODEUR: C'est encore plus grave. Si je comprends bien, l'honorable député a par devers lui un document supposé être celui que j'ai remis au ministre des Travaux publics, que j'ai discuté avec lui et qui était marqué "confidentiel". N'est-ce pas là le document?

M. J. D. TAYLOR: Je n'ai rien dit de tel, car j'ignorais que le ministre eût remis quoique ce fût au gouvernement d'Ontario. J'ai simplement lu cette pièce comme un règlement proposé en mentionnant le fait qu'il vient d'une source américaine. Je puis ajouter que j'ai ici un autre document que je n'entends point lire et qui contient tous les passages que j'ai lus à la Chambre excepté celui d'après lequel tout acte de ces commissaires pourrait invalider toute loi votée par ce Parlement ou qui pourrait l'être à l'avenir. Ces diverses citations que j'ai faites se trouvent dans le projet canadien.

L'hon. M. BRODEUR: Cela n'éclaire point la question. Je comprends que mon honorable ami a cité des extraits d'un document qui a été publié par le gouvernement d'Ontario et qui est supposé être une copie d'un document confié au ministre des Travaux publics d'Ontario.

M. J. D. TAYLOR: Non, monsieur l'Orateur, je n'ai point parlé du ministre des Travaux publics. Je ne sais d'où le Gouvernement tient ce document.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami emprunte alors ses citations à un document qui lui a été remis confidentiellement.

M. J. D. TAYLOR: Le ministre ne me rend pas justice en parlant ainsi. Ce document ne m'a point été remis confidentiellement; je le tiens de quelqu'un absolument étranger à la législature d'Ontario et qui l'avait reçu, je suppose, tout naturellement d'une personne autorisée à le recevoir. Il me vient de troisième ou de quatrième main.

L'hon. M. BRODEUR: J'aimerais beaucoup à savoir comment cela s'est fait. Le document portait la suscription "Confidentiel" et il a été confié au ministre des Travaux publics en vue de le discuter confidentiellement.

M. J. D. TAYLOR: Je ne me suis point servi de ce document. J'ai employé celui que le ministre a entre les mains.

M. L. P. BRODEUR.

M. BARKER : Le document que lit en ce moment le ministre est tout simplement une réimpression de ce que les journaux des Etats-Unis ont publié comme venant des autorités des Etats-Unis.

L'hon. M. BRODEUR : Oui, mais, si je ne me trompe, mon honorable ami a un autre document qui semble avoir été rendu public.

M. BARKER : C'est une réimpression du document des Etats-Unis.

L'hon. M. BRODEUR : Il y a aussi un autre document.

M. J. D. TAYLOR : Je n'en connais point d'autre; c'est le seul dont j'aie fait mention.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député a fait des citations d'un document qui semble contenir le projet des règlements rédigés par le professeur Prince. D'où lui vient ce document ?

M. J. D. TAYLOR : J'ai déclaré très clairement que le projet de règlements ne fut point l'œuvre du professeur Prince, et j'ai dit aussi que nous avions permis aux commissaires américains de rédiger ce projet et que nous n'en pouvions être que les réviseurs.

L'hon. M. BRODEUR : Personne n'a jamais été autorisé à publier aucun projet des règlements préparés par le professeur Prince, et s'ils ont été publiés, ils l'ont été sans autorisation. Je me suis abstenu de discuter ces règlements en Chambre, parce que je prétends qu'il ne convient pas qu'ils soient discutés ou publiés tant qu'ils ne sont pas incorporés au traité et que le traité n'a point été signé. Je maintiens qu'il convient que les négociations entre les deux parties contractantes soient tenues secrètes jusqu'à ce que le temps soit venu de les rendre publiques. Il n'est pas juste que nous discussions aucuns règlements quelconques qui sont l'objet de négociation avec un pays étranger; et une telle discussion pourrait fort bien causer de sérieux embarras.

Lorsque le traité sera signé, si ces règlements ne sont pas trouvés satisfaisants on pourra censurer le Gouvernement, mais, jusqu'à ce qu'ils soient incorporés au traité, nous ne devons point les discuter soit dans ce Parlement, soit en public. Mon honorable ami de New-Westminster a déclaré que ce traité est très préjudiciable aux intérêts du Canada. Pour moi, au contraire, je suis d'opinion qu'il est désirable qu'il y ait uniformité dans les règlements concernant les pêcheurs dans les eux internationales, non seulement pour ce pays mais aussi pour les Etats-Unis. Je ne dirai point que nous avons été les plus favorisés, mais je prétends que nous avons obtenu un grand avantage en nous assurant un traité

qui établit l'uniformité. Dans certains cas la pêche n'était prohibée dans aucun temps du côté américain, et il en résultait que les pêcheries étaient dépeuplées, mais nous espérons qu'il y aura uniformité quant à l'époque où la pêche est prohibée, aux dimensions des mailles des filets et à d'autres mesures ayant pour objet de protéger les pêcheries. C'est ce à quoi nous avons visé en adoptant le traité. Mon honorable ami (M. J. D. Taylor) a mentionné tout spécialement les pêcheries du détroit Puget mais il sait très bien que le poisson qui remonte la rivière Fraser doit traverser les eaux américaines.

M. J. D. TAYLOR : Pas tout le poisson, mais une grande partie.

L'hon. M. BRODEUR : Je pense que la plus grande partie du poisson qui remonte la rivière Fraser franchit le détroit de Juan de Fuca et de Puget dans les eaux américaines.

M. J. D. TAYLOR : Non pas la plus grande partie, mais une grande partie cependant.

L'hon. M. BRODEUR : Notre but était d'obtenir que les autorités américaines acceptassent des règlements qui préviennent la destruction du poisson avant qu'il entre dans la rivière Fraser; c'est pourquoi je dis que le traité doit avoir pour effet de protéger les pêcheries à la prospérité desquelles la ville de Westminster est si intéressée.

M. J. D. TAYLOR : Y a-t-il quelque chose dans ce traité qui vise à protéger le saumon sockeye lorsqu'il remonte la rivière Fraser ?

L'hon. M. BRODEUR : Le traité pourvoit à l'établissement de règlements pour la protection des pêcheries. Or, aux termes du traité, il est convenu que les eaux auxquelles doivent s'appliquer ces règlements sont: le détroit de Juan de Fuca, ces parties du détroit Washington, le golf de Géorgie et le détroit de Puget, situés entre les parallèles 48° 10' et 49° 20' de latitude nord. Mon honorable ami n'ignore pas que la plus grande partie de ces eaux se trouvent en territoire américain; et comme, pour entrer dans la rivière Fraser, le poisson est obligé de franchir le détroit de Juan de Fuca, le détroit de Puget et celui de Washington, un tel traité est nécessaire dans l'intérêt des pêcheries de la rivière Fraser. Il y a quelques années nous chargeâmes un commissaire d'étudier la condition des pêcheries de la rivière Fraser; et cette commission essaya de s'aboucher avec les autorités de Washington et de les amener à établir des règlements pour la protection du poisson. Elle n'y réussit point; mais maintenant, par

ce traité, non point le gouvernement de Washington, mais le gouvernement central des Etats-Unis consent à ce que l'on établisse des règlements dans le but de protéger le poisson de la rivière Fraser. C'est le Canada qui va tout spécialement profiter de ce traité. Il n'existait point de règlements du côté américain, tandis qu'il y en avait d'excellents du côté canadien. Nous avons voulu protéger nos pêcheries et il était important qu'il y eût des règlements du côté américain, et c'est ce que nous avons obtenu par le traité en question.

Quant au pouvoir de conclure des traités et à la ratification de ces derniers par le Parlement, questions que mon honorable ami a discutées, je veux en quelques mots détromper à ce sujet quelques Canadiens. Tous les traités anglais sont conclus au nom du roi et, anciennement, ils n'étaient jamais soumis au Canada. Cependant, depuis quelques années, les traités intéressant le Canada ont été soumis aux autorités canadiennes, qui ont le droit de se prononcer avant que ces traités soient acceptés.

Mais mon honorable ami va plus loin et suggère que le Parlement canadien devait ratifier ces traités. De même qu'il y a des gens plus catholiques que le pape, mon honorable ami est plus patriote que le roi lui-même, car c'est un principe de la constitution anglaise que le roi conclut les traités sans l'assentiment du Parlement. Dans deux cas seulement, le Parlement doit ratifier les traités ; lorsqu'ils créent un impôt ou lorsqu'il faut établir une taxe commerciale. Ces traités doivent être soumis au Parlement à cause du vieil axiome : pas d'impôts sans représentation—parce que le roi n'a pas le droit de soumettre n'importe qui à un impôt sans le consentement du Parlement. Mais tous les autres traités sont conclus sans le consentement ni la ratification du Parlement.

Le droit que le gouvernement anglais exerçait seul jusqu'à ces dernières années, le Gouvernement canadien l'exerce aussi maintenant. Mais on affirme en certains milieux canadiens, que le Parlement du Canada devrait exercer des droits que le parlement d'Angleterre n'exerce pas. Nous devrions être reconnaissants parce que le parlement anglais consent à prendre notre avis concernant toutes les questions qui intéressent le Canada, et il n'est pas juste de dire que le Parlement canadien devrait exercer des droits dont le parlement anglais n'est pas revêtu.

Je pourrais citer maints auteurs à l'appui de cette thèse, mais je ne rapporterai que ce que dit Todd à la page 366 du 1er volume :

Le pouvoir constitutionnel appartenant au Parlement en matière de traités est restreint. L'approbation ou la ratification formelles des traités par le Parlement n'est pas nécessaire pour en assurer la validité. Le Parlement a le droit de donner ou de refuser son appro-

M. L. P. BRODEUR.

bation à ces parties d'un traité qui nécessitent des prescriptions législatives pour être exécutoires, par exemple, la modification des tarifs existants ou des règlements commerciaux.—Forsyth, Const. Law, p. 369.

Mon honorable ami trouvera la même idée exprimée par DeMartens, par l'Encyclopédie américaine, par Wheaton et d'autres auteurs. C'est une doctrine connue et, au lieu de reprocher au Gouvernement de n'avoir pas soumis ce traité au Parlement pour le faire approuver, nous devrions être reconnaissants envers le roi et le gouvernement anglais de la faveur qu'ils ont faite au peuple canadien en le consultant, par l'intermédiaire de son gouvernement, avant de rendre ces traités exécutoires. En nous permettant d'exercer les mêmes pouvoirs constitutionnels qui sont exercés en Grande-Bretagne, ils nous ont conférés un droit ou un privilège qui devrait nous inspirer de la reconnaissance.

Je ne veux pas discuter les règlements au sujet desquels le représentant de New-Westminster a jugé à propos de faire des commentaires. Ils sont l'objet de négociations entre notre représentant et le représentant des Etats-Unis et mon honorable ami admettra, c'est ma conviction, qu'il n'y a pas d'homme plus dévoué aux intérêts canadiens que M. le professeur Prince. Au lieu d'engager un débat qui pourrait lui créer des embarras, nous devrions nous réjouir d'avoir un si bon défenseur de notre cause.

Quant aux pêcheries du lac Winnipeg, m'est-il permis de remercier le député de Selkirk de la confiance qu'il a dit reposer dans mes bonnes intentions? Nous avons souvent discuté ensemble cette question et nous ne sommes pas loin de nous entendre, sauf sur un point. Il reconnaîtra avant longtemps, je l'espère, que ce qu'il a dit des fonctionnaires de mon département n'est pas fondé. L'expérience m'a appris que les employés de la division des pêcheries, qui peuvent avoir leurs défauts comme tout le monde, ont toujours été zélés pour la conservation de nos pêcheries de l'Ouest.

Quant à nos arrangements avec les compagnies américaines, mon honorable ami sait que le département n'a pas beaucoup à y voir, car les permis ne sont pas accordés à ces compagnies, mais à nos pêcheurs. Il se peut que ces derniers en abusent et je crois que mon honorable ami a raison sur certains points. Ainsi, on se sert parfois des permis de pêche pour les besoins domestiques afin de se livrer à la pêche dans un but commercial. Mais, faut-il pour cette raison-là empêcher les capitalistes américains de venir en notre pays exploiter nos pêcheries et nos autres ressources naturelles?

M. BRADBURY: C'est un sujet sur lequel le département et moi avons différé

d'opinion depuis des années. Nous n'avons pas besoin d'un seul dollar américain pour exploiter les pêcheries du lac Winnipeg. Cela ne coûte pas cher comme d'aller chercher les minéraux dans les entrailles de la terre. Il suffit de poser les filets dans l'eau et de retirer le poisson. Les fonds que les Américains ont placés dans cette industrie ne tirent pas à conséquence et servent à nous dépouiller de nos richesses.

L'hon. M. BRODEUR: A cet égard, il ne faut pas pousser les choses trop loin. Nous sommes bien aises de recevoir des capitaux américains pour développer nos ressources naturelles, y compris nos pêcheries. Dans les Provinces maritimes et sur le littoral du Pacifique, nous accueillons avec joie les capitalistes américains qui viennent exploiter nos pêcheries. Toutefois, j'avoue que la situation n'est pas exactement la même dans l'Ouest; mais faut-il pour cela repousser les capitaux américains? Je conviens avec l'honorable député que la meilleure politique est de réserver le poisson pour les colons et les consommateurs canadiens d'abord, et c'est la politique que je me suis toujours efforcé de faire triompher. Mais lorsque les colons et les consommateurs canadiens ont pris tout le poisson dont ils ont besoin, faut-il nous croiser les bras et défendre d'exporter l'excédent.

M. BRADBURY: Mais le poisson est disparu.

L'hon. M. BRODEUR: Je parlerai de cela dans un instant. Si nous ne devons pas permettre aux compagnies américaines de dépeupler nos pêcheries, ne devons-nous pas, lorsque les consommateurs canadiens sont approvisionnés et qu'il reste assez de poisson pour en exporter sans vider nos lacs, permettre aux Américains de se livrer à la pêche dans notre pays? Je vois mon honorable ami faire signe que oui, de sorte que nous ne sommes pas loin de nous entendre. Eh bien, c'est la ligne de conduite que nous avons adoptée.

Mon honorable ami déclare que les fonds de pêche du lac Winnipeg se dépeuplent, faute d'une protection suffisante. Naturellement, nous devons nous en rapporter aux rapports que nous recevons. Ceux-ci ne m'indiquent pas que la déclaration de l'honorable député est exacte. Voici le rapport du département pour le dernier exercice. Il donne les chiffres suivants comme étant les valeurs des pêches du Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta:

1896..	\$ 745,000
1900..	718,150
1901..	958,410
1902..	1,198,437
1903..	1,478,665
1904..	1,716,977
1905..	1,811,570
1906..	1,492,923
1907..	968,422

Ces chiffres n'indiquent pas que le poisson disparaît du lac. Mais, dit l'honorable député, le poisson est plus petit et rapporte moins. Cependant, je constate que les lacs de l'Ouest nous fournissent le même revenu qu'auparavant, et même un revenu plus élevé. Mon honorable ami a cité un extrait du rapport de M. Young, rapport qui indique pourquoi les recettes ont diminué l'an dernier. Voici ce que dit M. Young:

Pendant toute la saison d'été, les conditions atmosphériques ont été très défavorables à l'exploitation des pêcheries, ce qui a été cause d'un rendement déficitaire de la pêche. Mes observations m'ont porté à croire que ce rendement déficitaire doit être entièrement attribué à la cause prémentionnée, et non au dépeuplement des fonds de pêche.

Voilà la situation. Naturellement, l'opinion de mon honorable ami m'inspire beaucoup de confiance; mais l'employé du département, M. Young, qui est un fonctionnaire très habile, exprime un avis contraire.

En tout cas, il paraît exister des doutes quand à l'application des règlements et quant aux causes du dépeuplement et, après les représentations faites par les représentants de Brandon et de Dauphin, nous avons décidé, le ministre de l'Intérieur et moi, de nommer une commission d'enquête sur les pêcheries du Nord-Ouest, qui recherchera les meilleurs moyens de protection. L'autre jour, j'ai été bien aise d'entendre mon honorable ami déclarer au comité que les deux hommes choisis sur les lieux étaient des hommes recommandables.

M. BRADBURY: Le ministre veut-il nous dire quels sont les pouvoirs de la commission?

L'hon. M. BRODEUR: Elle possède les pouvoirs les plus étendus que nous avons pu lui conférer. Je n'ai pas voulu les limiter d'aucune façon; j'ai autorisé la commission par un décret du conseil de faire une enquête sur toute la question des pêcheries. On a même laissé entendre que quelques-uns des employés protègent les compagnies américaines. J'ai ordonné aux commissaires de s'enquérir aussi de cette accusation, afin qu'il n'existe aucun doute quant à l'application régulière des règlements, dès que la commission aura présenté son rapport.

Mon honorable ami a parlé des commentaires de M. Wilmot au sujet de certains règlements. Je constate que M. Wilmot donne un conseil important, à savoir d'entendre la saison réservée du 5 octobre au 30 novembre. Je puis dire à l'honorable député qu'en 1907, en prenant la direction du département, j'ai établi un règlement prolongeant la saison réservée du 30 novembre au 15 décembre afin de protéger les pêcheries. Je sais que l'honorable député

m'approuvera. Il comprendra que le département désire protéger les fonds de pêche et les ressources naturelles du pays qui sont au nombre des biens les plus précieux de l'Ouest. Depuis que je dirige le département, j'ai beaucoup étudié cette question.

L'honorable député a parlé du lac du Bonnet. Les règlements sont les mêmes qu'à la rivière Rouge.

M. BRADBURY: Le lac du Bonnet est l'une des réserves établies par M. Wilmot il y a des années, mais celle-ci a été envahie par l'une des compagnies qui pêche ouvertement dans ce lac.

L'hon. M. BRODEUR: Lorsque nous nous sommes aperçus que ces compagnies allaient là-bas, nous avons aussitôt pris des mesures pour établir une saison réservée, afin de protéger les pêcheries.

M. HENDERSON: Avant qu'on quitte ce sujet, j'ai quelques mots à dire. Le ministre semble répondre avec beaucoup de chaleur aux observations du représentant de New-Westminster. Le ministre n'avait pas lieu de s'emporter comme il semble l'avoir fait.

Je n'ai pas à défendre le gouvernement d'Ontario—c'est à lui de veiller à ses affaires—on l'accuse d'avoir manqué à toute discrétion en ce qui concerne ce document. Je sais un peu ce qui en est, car j'ai pris mes renseignements. C'est M. le docteur Jordan, le commissaire américain, lequel a pour collègue M. le professeur Prince, dont je ne saurais parler trop favorablement; c'est, dis-je, M. le docteur Jordan qui a rédigé ces règlements comme une suite du traité fait entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. Les journaux s'en sont emparés, et bien des gens, dans ma province surtout, ont pensé que les deux commissaires y avaient mis la main. On m'a écrit à ce sujet-là, et l'on m'a demandé si c'était bien là les règlements avec lesquels il fallait compter. On s'attendait à autre chose; il y a eu du mécontentement, et, l'on s'est adressé à moi pour savoir au juste ce qui en était. Je n'ai pas cru devoir déranger personne; je savais que M. le professeur Prince n'avait rien dit et ne dirait rien tant qu'il n'y aurait pas eu entre lui et M. le docteur Jordan une entente définitive.

L'hon. M. BRODEUR: Ce dont je me plains, c'est de la publication de ce document par le gouvernement d'Ontario sans dire que c'est un simple brouillon, mais de le donner comme étant le règlement devant faire suite au traité.

M. HENDERSON: Je ne sache pas que le gouvernement d'Ontario ait publié ces règlements comme étant ceux auxquels on s'est arrêté de part et d'autre.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, l'en-tête le dit.

M. L. P. BRODEUR.

M. HENDERSON: C'est possible, mais ce n'est pas ainsi que je comprends la chose.

M. BURRELL: Je ne sache pas que l'honorable député de New-Westminster (M. J. W. Taylor) ait rien prétendu de cette sorte.

L'hon. M. BRODEUR: Non, mais le document est là, qui le dit positivement.

M. HENDERSON: Ce sont les Américains qui disent cela.

L'hon. M. BRODEUR: Non, cela est dit par le gouvernement d'Ontario. Le document porte qu'il est imprimé par ordre de l'assemblée législative de la province d'Ontario, et il sort des presses de l'imprimeur du roi pour cette même province.

M. HENDERSON: Il m'a paru que c'était publié aux Etats-Unis.

L'hon. M. FIELDING: Rien ne l'indique, et l'on peut aussi bien croire que c'est au Groënland.

M. HENDERSON: Il n'y a rien qui fasse penser que ce soit un document original. Pour moi, ce n'est rien de plus que les journaux américains.

L'hon. M. BRODEUR: Nullement.

M. HENDERSON: Quoi qu'il en soit, je n'ai pas à défendre le gouvernement d'Ontario pour ce qu'il peut avoir fait. Le document a été lu par le ministre, et je n'ai pas besoin de le lire de nouveau. Je le regarde simplement comme la reproduction d'une chose qui aurait été publiée par des journaux américains.

L'hon. M. FIELDING: Rien ne le fait voir.

M. HENDERSON: Le ministre des Finances pourrait, je crois, faire quelque peu appel à son imagination.

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami dit qu'il fait appel à son imagination, cela me suffit.

M. HENDERSON: Je crois avoir le droit de faire appel à mon imagination, car nous savons que les règlements n'ont pas reçue leur forme définitive.

L'hon. M. BRODEUR: Mais on les publie comme tels.

M. HENDERSON: C'est le ministre qui dit cela. Il doit savoir qu'il a été fait des règlements entre lui et le gouvernement d'Ontario. Je ne me porte pas garant pour le gouvernement d'Ontario.

L'hon. M. BRODEUR: Disons que c'est une erreur typographique.

M. HENDERSON: Je ne dirai pas cela; car, pour moi, ce n'est que la reproduction de quelque chose qui aura été publié dans

les journaux américains. Le ministre a mis beaucoup de chaleur dans ce débat; il semble reprocher amèrement à l'honorable député de New-Westminster (M. J. D. Taylor) d'avoir lu cette pièce à la Chambre, quoique, pour ce dernier comme pour moi, il n'y ait là que la reproduction de ce que l'on a publié de l'autre côté de la ligne. Et peut-être le gouvernement d'Ontario a-t-il pensé qu'il pouvait être utile aux Canadiens de savoir ce que les Américains sont disposés à suggérer. J'ai entendu ce soir dire au sujet du traité quelque chose qui, je l'avoue, m'a fort surpris.

Le traité a été d'abord négocié, paraît-il, entre le roi d'Angleterre et les Etats-Unis. Je n'ai jamais su avant ce soir qu'il avait été même soumis au gouvernement canadien. Je ne croyais pas que nous avions tant d'autorité dans nos propres affaires, que les membres du Gouvernement avaient eu même le privilège de prendre connaissance des articles de ce traité. Je ne pense pas du tout comme l'honorable ministre. Il croit que la Grande-Bretagne nous donne beaucoup de latitude, que nous avons le droit de régler nos propres affaires en ce qui concerne des questions d'importance aussi vitale que celle de l'importation de nos approvisionnements de bouche. A mon avis, le Gouvernement aurait dû réclamer bien d'avantage. Non seulement ce traité aurait dû être soumis au Gouvernement, mais au Parlement, comme le traité des pêcheries, je crois, qui fut négocié en 1888 par sir Chs Tupper, et qui fut soumis à la ratification du Parlement du Canada et du Sénat des Etats-Unis. Et de nos jours, nous n'avons pas le droit de savoir la teneur de ce traité tant qu'il n'aura pas été signé, scellé et délivré. On a pu nous priver de nos droits, sans que nous en ayons la moindre connaissance. J'avoue que je suis trop démocrate pour tolérer une telle manière de conclure des traités.

L'hon. M. BRODEUR: Le traité de Washington contenait des modifications au tarif, et il fallait nécessairement le soumettre au Parlement.

M. HENDERSON: Il affectait grandement la pêche. Je me souviens qu'il fut soumis au Parlement la première année que j'y siégeai; il fut également soumis à la ratification du Sénat des Etats-Unis. C'était un traité important, et je crois qu'on aurait dû suivre la même ligne de conduite avec celui-ci. Si nous n'avons pas de précédent, nous devrions pouvoir en créer un. Le temps est arrivé où nous devrions les créer. Si le Canada est une nation, comme on nous le dit, nous devrions pouvoir exercer nos droits comme telle. J'avoue, je le répète, que je suis trop démocrate pour permettre, même au roi, de négocier nos traités à notre insu. Il n'est pas juste que nous, Canadiens, devions rester dans l'ignorance de ce que l'on fait de notre terri-

toire et de nos droits, tant que le traité n'est pas signé, scellé et délivré, c'est-à-dire quand il est trop tard pour protester.

Les questions qui affectent l'existence même des pêcheurs des Grands lacs est de la plus haute importance pour ces gens. Je suppose que la même chose va se produire en ce qui concerne les règlements de pêche. Je n'aime pas ces cachettes, ces opérations à la dérobée. On me dit que ces règlements seront complétés et fixés d'une façon décisive avant que le Parlement ou personne hors les membres du Gouvernement en ait connaissance. Je n'aime pas cette manière d'agir. Je crois que les règlements eux-mêmes doivent être soumis à la discussion et à l'approbation des représentants du peuple. Je crains fort, malgré la confiance que j'ai dans le professeur Prince, qu'il ne compromette les intérêts de quelques-uns de nos pêcheurs, et je vais vous donner un exemple pour montrer comment la chose peut se produire. On ne doit pas supposer qu'un homme de l'habileté du professeur Prince et de son jugement puisse connaître tous les petits détails. Vous trouverez des pêcheurs sur le lac Ontario et sur le lac Huron qui pourraient lui en remontrer sur certains points. On me dit que le docteur Jordan est un homme très résolu, et qu'il fera des efforts surhumains pour obtenir ce qu'il veut. Je ne dis pas que le professeur Prince ne le vait pas, mais j'allais dire qu'en déterminant la dimension de la maille du filet au hareng, une différence d'une ligne dans cette dimension signifie probablement pour le pêcheur l'abondance ou la famine.

Des pêcheurs dans mon comté me disent que si la dimension de la maille est augmentée seulement d'une ligne, ils crèveront de faim. C'est pourtant un bien petit détail. Croyons-nous qu'il est possible au professeur Prince de connaître pratiquement ces petits détails pour tenir tête au docteur Jordan sur une question comme celle-ci? C'est une des raisons pour lesquelles nous devrions voir à ce que ces négociations ne se poursuivent pas dans l'ombre. Je crois que le docteur Jordan a agi sagement aux Etats-Unis en publiant ses conclusions sur le résultat probable de ces négociations, et en les plaçant sous les yeux du public américain pour savoir s'il les approuverait ou les rejeterait. J'avoue que je parle avec hésitation, car j'ai une telle confiance dans le professeur Prince, mais je crois que le Gouvernement agirait sagement en permettant la publication d'un aperçu des règlements qu'il a approuvés, afin que les journaux et les membres du Parlement puissent les discuter, et afin d'arriver à une solution permanente de la question—car ce sera pour longtemps—avant que le document soit finalement signé et scellé et qu'il en soit décidé du sort de nos pêcheurs. La ques-

tion est de la plus haute importance, et je crois que le Gouvernement agira sagement et dans l'intérêt public en adoptant ma proposition. Il est déjà trop tard pour parler plus longuement de cette question.

Nous avons eu une bonne discussion sur les pêcheries. Je ne connais rien des pêcheries du Nord-Ouest, mais je vais poser une question au ministre pour me renseigner. Quelles recettes le département retire-t-il des permis qu'il accorde aux compagnies américaines qui viennent pêcher au Canada. En retire-t-il quelque chose valant la peine? Elles paraissent emporter beaucoup de richesses en dehors du pays. Le ministre nous a parlé du développement de nos pêcheries, mais je ne vois pas quels développements il peut y avoir à moins que le pays n'en retire de l'argent de ces permis. Permettre aux Américains de prendre le poisson dans nos lacs n'est d'aucun avantage pour notre pays. C'est au contraire un désavantage, à moins que nous en retirions de fortes sommes sous forme de permis.

L'hon. M. BRODEUR: Le gouvernement fédéral accorde les permis et en retire naturellement le prix.

M. GEO. TAYLOR: Cela ne couvre les traitements des inspecteurs?

L'hon. M. BRODEUR: Ces dépenses ne sont pas excessives.

M. HENDERSON: Savez-vous à combien elles se montent?

L'hon. M. BRODEUR: Non je ne le sais pas.

M. BLAIN: Je veux dire un mot au sujet de la controverse qui a eu lieu au sujet du ministre des Travaux publics d'Ontario. Le ministre a été très vif dans ses remarques à l'adresse du gouvernement d'Ontario. Tout ce que je désire dire, c'est que mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, a donné un document marqué "privé et confidentiel" au ministre des Travaux publics d'Ontario, et je suis certain que celui-ci n'a violé aucun secret. Je crois qu'il ne serait que juste de la part du ministre de ne plus parler comme il l'a fait l'autre soir, avant de recevoir une réponse du ministre des Travaux publics d'Ontario. En consultant le document dont mon honorable ami a parlé, je vois ces mots imprimés sur la couverture "Warwick Bros. & Rutter, Limited, Printers, Toronto", comme étant les imprimeurs de ce document.

L'hon. M. FIELDING: Ce sont les imprimeurs de la première. . .

M. BLAIN: C'est très bien. On a effectué une ligne disant que ce document avait été imprimé sous l'autorité du gou-

M. D. HENDERSON.

vernement d'Ontario. Conséquemment, mon honorable ami n'a pas le droit de dire à cette Chambre que le document a été imprimé sous l'autorité de la législature provinciale d'Ontario. Le ministre des Finances doit très bien savoir que Warwick Brothers & Rutter font beaucoup d'impressions pour d'autres clients que le gouvernement d'Ontario.

L'hon. M. FIELDING: Mais il n'y apposent pas le nom du roi.

M. BLAIN: Je ne discute pas cela, et je ne dis pas que le document n'as pas été imprimé par l'imprimeur du roi, à Toronto, ni qu'il l'a été, mais je dis qu'il n'a pas été, dans mon opinion, imprimé avec l'autorisation du gouvernement d'Ontario.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que tout document qui porte le nom d'imprimeur du roi dans Ontario n'est pas imprimé avec l'autorisation du Gouvernement?

M. BLAIN: Je veux constater seulement que la déclaration contenue dans les documents qu'il a été imprimé avec l'autorisation du Gouvernement a été rayée; conséquemment, j'ai le droit d'assurer que rien n'indique que le livre a été imprimé avec l'autorisation du gouvernement d'Ontario.

L'hon. M. FIELDING: Mais il porte tout de même le nom de l'imprimeur du roi.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée de la nuit, je ne désire pas prolonger ce débat. Cependant, j'ai une ou deux observations à faire au sujet des pêcheries des Grands lacs. Un des mauvais côtés du traité est que le gouvernement des Etats-Unis, bien qu'il prétende avoir juridiction sur les pêcheries de ces Grands lacs, n'en a pas réellement, et tout traité que le professeur Prince et le professeur Jordan pourraient passer, n'aura aucune force sur les pêcheries des lacs Huron, Supérieur et Erié. Ces lacs sont sous la juridiction des divers états, et les Etats-Unis reconnaissent ces droits. Ce sont les états qui aux Etats-Unis règlementent la pêche du poisson dans les eaux internationales.

L'hon. M. BRODEUR: Lorsqu'il n'y a pas de traité, mais lorsqu'on fait un traité qui touche à la question des pêcheries ou des droits provinciaux, le traité domine.

M. J. A. CURRIE: Le ministre doit savoir que la mise en force d'un traité est du ressort de chaque état.

L'hon. M. BRODEUR: Non.

M. J. A. CURRIE: Si le ministre veut prendre la responsabilité de dire que ce traité sera maintenu par le gouvernement central des Etats-Unis, et que les différents

états n'interviendront pas dans l'exécution des règlements, naturellement l'objection tombe.

L'hon. M. BRODEUR: Je dois dire à l'honorable ministre sur ce point qu'il est formellement dit dans le traité que les autorités fédérales américaines devront faire observer les règlements. Ce soin ne sera pas confié aux différents états mais à l'autorité centrale. Le traité en impose l'obligation à cette dernière, et lorsque l'honorable député soulève la question de droits fédéraux et droits provinciaux, nous avons l'opinion du secrétaire Rowe qui déclare que l'autorité appartient au gouvernement fédéral, et que ce dernier entend formellement de remplir cette obligation. Je suis certain qu'il tiendra sa parole.

M. J. A. CURRIE: Dans ce cas-là, tous les règlements qui seront adoptés par la commission conjointe, seront mis à exécution par le gouvernement des Etats-Unis, et toute objection de ce côté-là tombe par le fait.

L'hon. M. BRODEUR: Je pourrais citer à mon honorable ami l'article 3 qui dit:

Les deux gouvernements....

C'est-à-dire le gouvernement anglais ou le roi, et le président des Etats-Unis.

...s'engagent à mettre à exécution et à faire observer par des moyens législatifs et exécutifs dans le plus court délai possible les règlements et restrictions, et d'imposer des amendements en rapport avec les contraventions.

Telle est l'entente.

M. J. A. CURRIE: Si les Etats-Unis ne la respectent pas et s'il y a conflit entre les droits des états et les droits fédéraux en la matière, de même s'il y a conflit en vertu du traité des eaux limitrophes au sujet des droits riverains au Sault, quelle est l'autorité qui prévaudra? Le gouvernement fédéral a entrepris de faire observer par les états les règlements fédéraux, mais la constitution ne les y oblige pas.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne crois pas un instant qu'aucun des états refuserait de mettre à exécution un traité consenti par le président et le sénat.

M. J. A. CURRIE: Si les vues du professeur Prince, telles qu'elles ont été exposées devant le comité au sujet de la conservation du poisson dans les grands lacs sont approuvées, très bien, mais si les règlements proposés donnent aux Américains des droits de pêche réciproques dans toutes les eaux canadiennes, ce sera une question sérieuse pour les pêcheurs canadiens, et je ne crois pas que le ministre lui-même approuverait cela.

A propos de la proposition d'inclure le chenal nord de la baie Georgienne comme partie d'eaux internationales, dès que cela

a été fait, le gouvernement des Etats-Unis a ouvert le lac Michigan au commerce canadien, qu'il avait considéré jusque-là comme fermé, par crainte que nous agissions de représailles et que nous leur fermerions les pêcheries du nord. La question des pêcheries est sans doute d'importance internationale, mais depuis des années au Canada nous avons adopté une politique bien définie pour la protection de nos pêcheries, et aujourd'hui nous avons du poisson en quantité et des pêcheries bien protégées, et les Américains n'ont rien. Tous ceux qui font la pêche sur nos grands lacs sont convaincus que les Américains ne désirent aujourd'hui avoir des règlements internationaux qu'en vue de partager, si possible, dans nos pêcheries. Au Canada, nous avons des règlements concernant la dimension de la maille, et nous appliquons à notre gré les règlements que nous avons faits pour la protection du poisson pendant les saisons défendues et pour l'avantage du pays. En présence de tous ces faits, je ne vois pas qu'il y ait grande nécessité d'avoir un traité ou les règlements qui en découlent, et le ministre ne pourra pas nier que nous serions tout aussi bien si les commissaires n'arrivaient à aucune entente.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Dragages, \$326,500.

M. JAMESON: A quels endroits dans les Provinces maritimes ce dragage sera-t-il fait?

L'hon. M. PUGSLEY: On fera des dragages à plusieurs endroits, entre autres à la rivière de l'Est, près de Pictou, aux îles Rouges, à Petit de Gras, Chéticamp, Yarmouth, baie Miramichi, Restigouche de la rivière Gaspereau, Shédiac, les bancs de la rivière Saint-Jean, la rivière Kennebecasis, Saint-André, Saint-Georges et autres endroits.

M. BARNARD: Quelle est la somme totale consacrée au dragage dans les Provinces maritimes?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a \$230,000 dans le budget principal et \$150,000 dans le budget supplémentaire.

M. BARNARD: Cela est à part le crédit pour le havre de Saint-Jean?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BARNARD: Quelle est la somme totale pour la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. PUGSLEY: \$125,000 à part les \$150,000 pour premier paiement sur la nouvelle drague. Dans le budget supplémentaire il y a \$150,000 pour un deuxième paie-

ment sur cette drague, et \$25,000 additionnels pour payer la balance requise pour la mise en œuvre des quatre dragues pendant l'été.

M. J. A. CURRIE: Fera-t-on du dragage dans la province d'Ontario?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a encore rien de décidé quant aux endroits où l'on fera du dragage. On nous en demande beaucoup plus que les fonds ne permettent d'en faire. Cette année il nous faudra aller lentement dans les travaux du dragage. L'année dernière nous avons dépensé la somme de \$675,000 en dragage dans les provinces d'Ontario et de Québec. Cette année nous demandons \$380,000 pour les deux provinces. Il y a un certain nombre d'endroits où il est absolument nécessaire d'en faire, par exemple Waubushene, Kincardine, Goderich, Pickering, Port-Hope, Port-Burwell, Rondeau, Sarnia et autres endroits. Je me propose d'examiner les demandes urgentes que j'ai reçues et d'étudier les rapports que les ingénieurs ont faits sur chacun de ces endroits.

Un pressant besoin de travaux de dragage se fait aussi sentir à Telegraph-Point, sur la route de Belleville. La nécessité de déblais devient annuellement manifeste, à mesure qu'on construit de plus gros bâtiments et tout semble indiquer que les eaux des lacs s'abaissent graduellement. Le niveau du lac Huron, paraît-il, est de deux à trois pieds inférieur à ce qu'il était, il y a trois ans.

M. MARSHALL: A-t-on commencé les déblais à fort Burwell?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. J. A. CURRIE: A Collingwood, on a fait des travaux de déblai à grands frais et il y a encore une minime partie des travaux à terminer. Le ministre a-t-il étudié la question et peut-on compter que ces travaux seront terminés?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai soigneusement étudié les besoins du port de Collingwood. On a déjà amélioré à grands frais ce port, il est vrai, puisqu'on y a consacré \$700,000 ou \$800,000 et malgré tous ces travaux, le besoin de nouvelles améliorations se fait encore sentir; mais pour le moment je ne saurais promettre à l'honorable député que ces travaux seront continués, cette année, et cela à cause des besoins pressants qui se font sentir dans d'autres ports.

M. J. A. CURRIE: On a déjà amélioré à grands frais le port de Collingwood et maintenant que ces travaux sont terminés, à l'exception d'une minime partie, il est réellement fâcheux qu'on laisse ainsi atténuer l'utilité des travaux exécutés. Il suffirait de mettre à l'œuvre pendant deux ou trois mois un dragueur de moyenne

M. WM PUGSLEY.

proportion pour terminer ces travaux. Si on ne le fait point, les deniers dépensés pour l'amélioration de ce port, l'auront été en pure perte, dans une certaine mesure. La profondeur du port est en général de 20 pieds, et en quelques endroits on n'a pas atteint cette profondeur. Aussi conviendrait-il de faire nettoyer le chenal et d'en faire disparaître ces inégalités. Il y a en outre quelques angles qu'il importe d'arrondir. On n'a pas entrepris ces travaux dans un but politique et voici pourquoi: il y a déjà longtemps que la ville de Collingwood a passé avec le Gouvernement un marché, en vue de l'exécution de ces travaux, le conseil municipal s'engageant à payer une partie des frais, et la compagnie du Grand-Tronc devant payer l'autre partie.

Voilà dix ou douze ans qu'on exécute ces travaux et la ville a payé une partie des frais, tandis que la compagnie du Grand-Tronc n'a rien payé. Au point de vue des affaires, il importe que les travaux soient terminés; car ce port est le centre d'un grand commerce. Il ne faudrait nullement tenir compte du fait que ce port se trouve dans le comté que je représente. Si le ministre tient à expédier ainsi les affaires, il ne saurait s'attendre à ce que les députés de la gauche lui prêtent main-forte pour faire adopter ses évaluations budgétaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Il faut tenter un effort pour traiter les différentes parties du pays avec autant de justice que possible. Nous ne saurions consacrer tous nos deniers à certains ports exclusivement. Le Gouvernement a fait preuve de beaucoup de générosité à l'endroit de Collingwood, et grâce aux travaux exécutés, ce port est aujourd'hui parfaitement outillé. Les déblais se font dans le roc; il y a des travaux fort coûteux qui demandent du retardement. Pour faire de Collingwood un port idéal comme nous le voudrions, il faudrait dépenser des centaines de mille dollars de plus. Le crédit affecté aux travaux de déblai est limité, et pour le moment, j'étudie soigneusement les demandes présentées par les différentes sections du pays. Aussi, ne suis-je pas en mesure de dire pour le moment si je pourrai inscrire au budget quelque crédit pour continuer les travaux au port de Collingwood, cette année.

M. J. A. CURRIE: Le ministre prouve par ses observations qu'il n'entend guère la question. Il suppose qu'il reste beaucoup de travaux à exécuter, pour faire de Collingwood un port idéal. On a construit à grands frais un bassin de virage dans le port, et il y a quelques mois, les amis du ministre l'ont informé qu'il se trouvait encore des cailloux dans le chenal. Voici le danger: lorsqu'une barge à vapeur entre dans le chenal, chargée de grain et qu'elle

touche à une de ces roches, elle est exposée à subir des avaries, jusqu'à concurrence de \$30,000 à \$40,000.

Le Gouvernement fait preuve de négligence, en ne faisant pas enlever ces roches. Les travaux exécutés jusqu'ici sont parfaits dans l'ensemble, mais il reste encore certains travaux à exécuter, pour rendre le chenal parfaitement navigable. Cela n'entraînerait pas de grand frais, et le ministre devrait veiller à ce qu'on termine ces travaux. Il pourrait tout aussi bien prétendre, après avoir construit un bureau de poste, qu'il n'est pas tenu de continuer la construction de la cheminée à quelques pieds au-dessus du toit, afin de lui assurer un bon tirage. Je le sais, dans certaines localités où le Gouvernement exécute des travaux de déblai, on cherche à faire prolonger indéfiniment ces travaux, mais il ne s'agit de rien de semblable ici; et lorsqu'il est d'urgence de faire parachever un ouvrage et que cela peut se faire à peu de frais, le ministre ne doit pas hésiter. Le ministre le sait, on exécute à grands frais des travaux sur les lacs; c'est à la tête des lacs que s'est effectuée la plus grande partie de cette dépense, et les travaux de déblai ne sont pas aussi urgents à l'extrémité intérieure qu'à la tête même des lacs. Il faut que les bâtiments qui prennent des cargaisons à Port-Arthur ou à Fort-William, puissent en faire le déchargement, à l'extrémité inférieure. S'il n'y a pas suffisamment d'eau à la partie inférieure, les bâtiments ne peuvent pas effectuer de déchargement au milieu du lac. L'ancien ministre des Travaux publics (M. Tarte) avait tracé un programme pour les travaux de déblai à Collingwood et quelques autres ports, et il importe d'appliquer ce programme. Au lieu de faire de ces travaux de déblai un jeu politique, il faudrait les exécuter au point de vue strictement commercial, et quand le Gouvernement entreprend certains travaux de déblai, il doit viser un objectif bien défini et compléter les travaux, de façon à atteindre cet objectif. Le parachèvement de ces travaux pour les besoins des transports est tout aussi nécessaire qu'une gare ou une installation de tête de ligne l'est à une compagnie de chemin de fer, pour le déchargement de ses marchandises.

Je voudrais que le ministre déclarât catégoriquement si, en vue des faits que j'ai exposés, il juge nécessaire d'exécuter certaines dépenses et de parachever les travaux, à aussi brève échéance que possible. Le ministre des chemins de fer le sait, si le mur de soutènement d'un canal s'écroule, il doit faire déblayer le chenal, enlever les roches, puis terminer les travaux aussi rapidement que possible. La même situation règne dans un port où un chenal de ce genre est pratiqué à travers la roche. S'il s'y rencontre des roches, il faut les enlever. Je tiens à savoir si le ministre veut mettre

sérieusement cette question à l'étude, afin de faire compléter ces travaux, et nous éviter la peine de présenter, chaque année, les mêmes demandes, à cause de l'état incomplet des travaux.

L'hon. M. PUGSLEY : Je le reconnais, on peut dépenser davantage les deniers publics à Collingwood et en nombre d'autres endroits et si nos recettes étaient aussi exubérantes, cette année, que par le passé, j'aurais inscrit au budget un crédit pour les travaux de Collingwood. Mais cette année, il nous a fallu réduire sensiblement le chiffre de notre budget de dépenses et force m'est d'étudier soigneusement les ports où le besoin de travaux se fait le plus vivement sentir. Après l'adoption du budget, soit avant soit après la prorogation, je me propose de faire une soigneuse étude des besoins des différents ports, et avec les crédits limités mis à ma disposition, je m'efforcerai de faire exécuter les travaux de façon à ce que le public en bénéficie le plus possible. Si on juge utile de continuer les travaux de Collingwood de préférence à d'autres ports, je tiendrai compte des demandes et des besoins de ce port. Je ne saurais en dire d'avantage pour le moment.

M. J. A. CURRIE : Je désire savoir si les citoyens de Collingwood ont fait au Gouvernement certaines représentations tendant à faire terminer ces travaux et quelle est la nature de ces représentations. Je voudrais aussi savoir si le département a fait enquête à cet égard et quelle est la nature du rapport dressé par l'ingénieur ordinaire, M. Sims.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai visité Collingwood l'année dernière et j'ai soigneusement examiné le port, afin de me rendre compte des travaux à exécuter. Je me suis aussi consulté avec M. Sims, l'ingénieur ordinaire, et il m'a paru utile de continuer les travaux de ce port; mais je ne suis pas convaincu de la nécessité d'exécuter ces travaux cette année même, vu qu'il y a des travaux plus urgents à construire en d'autres endroits.

M. J. A. CURRIE : Le ministre a-t-il reçu d'autres représentations depuis cette époque, car, si je ne me trompe, il est arrivé un accident depuis la visite du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY : On ne m'en a pas informé.

M. J. A. CURRIE : Le ministre affirme-t-il qu'on a pas informé son département de quelque accident survenu dans ce chenal, depuis sa visite?

L'hon. M. PUGSLEY : Le sous-ministre m'informe qu'il n'a pas reçu de rapport au sujet d'un accident qui serait arrivé dernièrement.

M. J. A. CURRIE: Le ministre n'a-t-il pas reçu avis de quelque accident survenu dans le port, au mois d'août, et cela parce que les travaux n'étaient pas terminés? L'automne dernier, certains intéressés n'ont-ils pas représenté au Gouvernement qu'il y avait certains travaux d'urgence à terminer pour compléter le port?

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député tient à poser une question, je me ferai plaisir de lui procurer le renseignement demandé; mais comme je n'inscris pas de crédit spécial pour Collingwood, je n'ai pas ce renseignement ici. Comme il m'a signalé le fait, j'irai aux renseignements, et je lui apporterai une réponse demain ou après-demain. En outre, comme il a déclaré qu'un accident est survenu, parce qu'on a manqué d'enlever les cailloux, je ferai soigneusement étudier la question.

M. J. A. CURRIE: Le ministre compte-t-il faire adopter ses évaluations budgétaires, avant de donner cette réponse?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. J. A. CURRIE: Qu'il laisse cet article en suspens, jusqu'à ce qu'il nous ait donné le renseignement demandé.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne serait guère raisonnable et il n'y aurait rien à gagner par là.

L'hon. M. SUTHERLAND: Il y a nombre de points sur la frontière où le besoin de travaux se fait vivement sentir. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, la rivière Détroit, il ne serait guère légitime de nous demander de réserver ce crédit parce qu'il existe une demande de travaux à exécuter à l'embouchure de la rivière Détroit où il se fait un énorme trafic, tout aussi énorme que sur toute la frontière internationale.

M. J. A. CURRIE: Est-il survenu quelque accident dans le chenal de la rivière Détroit?

L'hon. M. SUTHERLAND: Il y survient souvent des accidents.

M. J. A. CURRIE: A cause du manque d'eau?

L'hon. M. SUTHERLAND: A cause des cailloux qui se trouvent dans le chenal!

M. J. A. CURRIE: L'honorable député voudrait-il mentionner un des accidents qui sont survenus?

L'hon. M. SUTHERLAND: Je ne pourrais pas en mentionner à présent, mais je serai en état de donner des renseignements plus tard.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est survenu un accident dans le port de Goderich et on a fait des représentations au département à ce sujet.

M. WM PUGSLEY.

L'hon. M. SUTHERLAND: La Traffic Association, a fait des représentations au sujet de la rivière Détroit.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre devrait faire étudier les conditions de Collingwood par un fonctionnaire spécial et terminer l'ouvrage qu'on a fait là, en enlevant les cailloux qui mettent obstacle à la navigation. Vu ce qu'on a dit au sujet de Goderich, vu que cette ville a contribué un certain montant et que le Gouvernement devait aussi accorder de l'aide qu'il n'a cependant pas accordé, nous devrions étudier les réclamations présentées par les habitants de Goderich.

L'hon. M. PUGSLEY: Je verrai à cela.

M. THOBURN: Combien a-t-on dépensé à Port-Hope?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le saurais dire exactement, mais nous y ferons le dragage nécessaire. Il s'est formé un amas de vase qui a obstrué l'entrée du port. Nous avons l'intention de faire faire le dragage qu'il faudra pour que le chenal soit suffisamment profond.

M. J. A. CURRIE: Au sujet du port de Goderich, je demanderai au Gouvernement s'il a l'intention de faire enlever la jetée qui s'était effondrée et qui a causé, il y a quelques mois, la perte d'un navire appartenant au gouvernement d'Ontario, perte évaluée à \$15,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Quand cela est-il arrivé?

M. J. A. CURRIE: Il y a eu un an l'automne dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est de l'histoire ancienne. Cette jetée a été reconstruite il y a longtemps; nous avons construit là un magnifique brise-lames.

M. MARSHALL: Le Gouvernement a-t-il l'intention de consacrer une certaine somme d'argent à l'exécution d'une certaine quantité de dragage à Port-Bruce, cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Ce projet est à l'étude.

M. J. D. TAYLOR: Ce crédit comprend-il de quoi faire exécuter du dragage dans le voisinage de Chilliwack, sur la rivière Fraser?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous nous proposons de faire exécuter, sur la rivière Fraser, des travaux plus urgents et plus immédiatement nécessaires, et il n'est pas improbable qu'il se fasse du dragage à Chilliwack.

M. J. D. TAYLOR: Comme on n'a certainement pas appelé l'attention de l'honorable ministre sur le fait que les travaux à exécuter à Chilliwack sont urgents,

je me permettrai de lui affirmer qu'ils le sont. C'est tellement vrai qu'au mois d'octobre dernier on a fait monter là une drague dans le but particulier de creuser un chenal afin de permettre à un grand steamer de la malle de se rendre jusqu'au quai. Le bateau dragueur loué par le département a été remorqué par un vapeur tirant 6 à 8 pieds d'eau, mais comme la profondeur de la rivière près de Chilliwack ne dépasse guère 3 pieds, le bateau dragueur a dû rester en plan à environ 10 milles du point de sa destination, de sorte qu'il a été inactif pendant plusieurs jours et ne s'est jamais rendu jusqu'à Chilliwack. Par malheur, les élections survinrent avant que la drague eût atteint Chilliwack, puis le lendemain de l'élection elle fut rappelée et n'est jamais revenue. On a trouvé plus ou moins ridicule qu'un steamer partît à cette époque-là. Mais il est encore nécessaire que ces travaux se fassent, parce qu'en hiver il est impossible à ce steamer de se rendre à un mille de l'endroit où le débarquement devrait s'opérer. Tout le trafic de Chilliwack est maintenant frappé d'une taxe d'environ 50 cents de plus par tonne parce que ce dragage n'est pas encore fait. Je suis certain que le ministre va étudier ce point et faire en sorte qu'un steamer puisse se rendre là en toute saison de l'année. La population de Chilliwack lui saura gré de cette action.

Je voudrais aussi lui dire que la population d'Agassiz désirerait que la partie de la rivière qui s'étend entre Agassiz et Chilliwack fût creusée et nettoyée, afin qu'il fût possible à des bateaux marchands de se rendre jusqu'à Agassiz.

À l'heure qu'il est, cette population ne peut compter que sur le Pacifique-Canadien pour le transport de ses produits, et, comme il arrive toujours quand il n'y a pas de concurrence, les taux de transport sont assez élevés pour causer de l'irritation. Si le ministre pouvait faire exécuter un peu de dragage entre Agassiz et Chilliwack maintenant situé à la tête de la navigation, ces gens pourraient expédier leurs produits par la voie d'eau, à leur plus grand avantage.

L'hon. M. PUGSLEY: Personne n'est plus sympathique que moi à une demande de dragage. À mes yeux, il n'est pas de travaux publics plus importants ni plus avantageux au peuple. Mais il faut savoir prendre patience, nous ne pouvons faire exécuter immédiatement tout le dragage nécessaire. Je vais prendre bonne note des observations de mon honorable ami et m'occuper de voir à quelle date il serait vraiment possible de faire exécuter ces travaux. Dans l'intervalle, je vais me renseigner au sujet de l'urgence de ce dragage, j'ignore si nous avons dans ces passages un bateau pour enlever les obstacles du fond de la rivière. Nous sommes à exécuter des travaux d'une

très grande importance sur la rivière Fraser. Nous venons d'acheter une des plus puissantes dragues qu'il y ait sur le Pacifique, une drague peut-être aussi puissante que toutes celles qu'il y a sur l'Atlantique, une drague capable d'enlever environ mille verges cubes par heure. Nous nous en servons pour opérer des améliorations sur le fleuve Fraser. Nous avons maintenant quatre dragues en opération dans la Colombie-Anglaise, à part les bateaux-nettoyeurs.

M. J. D. TAYLOR: La population établie sur les bords du fleuve Fraser sera fort aise de ce que le département a mis cette nouvelle drague à leur disposition, mais si utile que puissent être ces travaux, ils ne procureront aucun avantage direct au district qui s'étend entre Chilliwack et Agassiz.

M. JAMESON: Le ministre a mentionné certains endroits des Provinces maritimes où il se propose de faire exécuter du dragage, mais il n'a rien dit de Digby. A-t-il l'intention de faire continuer le dragage déjà commencé dans cette localité?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons fait à Digby le dragage nécessaire pour l'installation de coffrages. Mais je ne saurais dire combien de dragage nous avons fait, à part cela, au cours de cette saison? Je pense, toutefois, que nous ne pourrions pas continuer à draguer pendant beaucoup plus d'un mois, au cours de la session actuelle. On a voté un crédit spécial pour Digby, mais il n'est pas suffisant pour que nous puissions continuer à draguer durant toute la saison. Il est probable que dans un mois, environ, nous aurons fait tout l'ouvrage que nous pouvions faire au cours de la saison actuelle.

M. JAMESON: Avez-vous l'intention de faire exécuter du dragage à la Racquette?

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis porté à croire que nous n'en ferons pas exécuter cette année.

M. JAMESON: Le dragage projeté permettra-t-il aux steamers entrant dans le port d'utiliser les nouveaux ouvrages qui se font au quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que oui.

M. JAMESON: L'ouvrage que l'on fait maintenant répondra-t-il aux plans qui ont été dressés?

L'hon. M. PUGSLEY: Il faudra encore faire du dragage, à part celui-là.

Glissoires et estacades, \$55,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit des estacades et des travaux servant à retenir les billes de bois sur la Saskatchewan du Nord, c'est une entreprise très importante, nous avons cru devoir la tenter non seulement parce qu'elle est d'utilité publique,

mais parce que le Gouvernement fédéral a de grands intérêts dans le bois qui flotte sur cette rivière. Nous faisons aussi des améliorations, dans le district du Saint-Maurice, aux glissoires et aux estacades, destinées aux mêmes fins.

M. J. A. CURRIE: Le ministre dit que le gouvernement fédéral a de grands intérêts dans le bois qui descend la rivière Saskatchewan. Quels sont ces intérêts?

L'hon. M. PUGSLEY: Le gouvernement fédéral possède des étendues de terre à bois et perçoit des droits de coupe.

M. J. A. CURRIE: Il me semblait que toutes les coupes de bois de l'Ouest, à l'exception de deux ou trois sortes de bois, avaient été louées ou vendues?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas vendues: mon honorable ami se trompe. La couronne possède de grandes étendues de terre à bois.

M. J. A. CURRIE: Est-ce que l'on coupe assez de bois sur ces terrains pour avoir raison de consacrer de l'argent à la construction d'estacades, etc.? Dans la province d'Ontario et dans les autres provinces, quand les marchands de bois veulent faire flotter des billes, ils en obtiennent la permission et construisent eux-mêmes leurs estacades.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas toujours, le Gouvernement en construit quelques-unes.

M. J. A. CURRIE: Où cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Il en a construit sur la Trent, à Newcastle, en haut de l'Ottawa, sur le Saint-Maurice, dans la province de Québec.

M. J. A. CURRIE: Je ne vois pas pourquoi ceux qui ont acquis ces coupes de bois du Gouvernement ne construiraient pas eux-mêmes leurs estacades.

L'hon. M. PUGSLEY: Le Gouvernement possède les terrains, il perçoit des droits de coupe, et les facilités en question auront pour effet d'augmenter son revenu.

Divers, \$527,000.

M. G. TAYLOR: Je ne vois rien dans tous ces crédits qui soit destiné à l'érection d'un monument à la mémoire du regretté sir John Thompson. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'inscrire un crédit au budget supplémentaire ou de renvoyer cela à l'année prochaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que nous pourrions nous en occuper l'année prochaine. Il n'y a rien de prévu à cette fin, cette année, et j'ignore ce que nous ferons.

M. LENNOX: Ces monuments seront tous érigés sur les terrains du Parlement?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, à l'exception d'un, qui sera érigé à Brantford. Il

M. WM PUGSLEY.

y a quelques crédits d'inscrits au budget supplémentaire, mais ils sont très faibles, et je suis même surpris qu'ils soient si faibles.

Je puis dire, parlant en termes généraux, que le budget supplémentaire ne renferme aucun crédit pour travaux publics, sauf les travaux absolument indispensables, comme ceux de réparation ou de réfection. Dans un ou deux cas, des quais ont été enlevés par les glaces, dans un autre cas un quai enlevé l'automne dernier devra être reconstruit. Ce sont tous des ouvrages dont on ne saurait se passer.

Travaux publics.—Imputables sur le revenu; ports et rivières; Nouvelle-Ecosse.—Port de Port-Hood.—Pour fermer l'entrée du nord, \$15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un ouvrage en neuf que j'ai décidé de faire bien à contre-cœur, mais qui m'a paru absolument indispensable en vue d'empêcher le port de se remplir. Ce sont là les seuls ouvrages en neuf compris dans le budget supplémentaire pour la province de la Nouvelle-Ecosse.

Nouvelle-Ecosse.—Ports et rivières généralement.—Travaux d'absolue nécessité, savoir: agrandissements, travaux de reconstruction et autres améliorations, \$25,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de parachever des travaux pour lesquels le bois nécessaire a été acheté, et les marchés conclus, et il ne s'y trouve pas compris d'ouvrages à faire en neuf.

Ontario.—Ports et rivières généralement.—Travaux d'absolue nécessité, savoir: agrandissements, travaux de reconstruction, et autres améliorations, \$26,300.

M. THORNTON: Le ministre se propose-t-il d'exécuter les travaux à Newcastle?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je ne pense pas cette année, bien que je n'en sois pas bien sûr. Je m'en assurerai.

M. THORNTON: Il y a là des travaux importants à exécuter.

L'hon. M. PUGSLEY: Je le sais, mais l'exécution en devra être différée comme en ce qui regarde certains autres.

M. THORNTON: Le dragueur a passé l'hiver là, et si on n'approfondit pas le port, il sera impossible de l'en sortir.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce ne sera pas le seul dragueur immobilisé cette année.

Colombie-Anglaise.—Ports et rivières généralement.—Travaux d'absolue nécessité, savoir: agrandissements, travaux de reconstruction et autres améliorations, \$3,000.

M. BURRELL: Je prie le ministre de dire s'il sera fait quelque chose entre Quesnelle et Port-George. Il y a là un ouvrage en partie exécuté; et je crois qu'on avait pro-

mis de rendre la rivière plus navigable entre ces endroits. Un autre bateau a commencé à y naviguer, je pense, et on éprouve à ce sujet quelque difficulté. Il serait nécessaire d'enlever quelques quartiers de roc de plus. J'aimerais à savoir ce que le Gouvernement se propose de faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons exécuté là l'année dernière des travaux qui ont rendu la navigation beaucoup plus facile; mais je regrette de n'avoir pu inscrire de crédit à cette fin pour le présent exercice, par suite de la réduction de notre budget.

M. BURRELL: Le ministre compte-t-il poursuivre les travaux l'année prochaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne les reprendrons pas cette année; mais je ne vois pas de raison pour que nous n'espérons pas de les reprendre l'année prochaine.

M. BURRELL: J'aimerais à poser une question au ministre relativement au dragage de la rivière Okanagan, entre le lac Okanagan et le lac au Chien. Le budget renfermait un crédit de \$10,000, et on ne demande ce que l'ingénieur du Gouvernement fait au sujet de cet ouvrage. Si l'on veut faire quelque chose valant la peine, il faudra voter beaucoup plus d'argent qu'on n'en a demandé, et je voudrais savoir ce que le département a décidé de faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Il a été inscrit, l'année dernière, un crédit en vue d'améliorer le chenal qui relie le lac Okanagan au lac au Chien; mais ce dernier lac étant à niveau d'à peu près quatorze pieds plus bas que le lac Okanagan, je doute fort, après avoir étudié soigneusement le rapport des ingénieurs, qu'il soit opportun de poursuivre ces travaux. Je suis plutôt d'avis de ne pas les continuer pour le moment, et voici pourquoi: je crains fort que si le déversoir du lac Okanagan était abaissé de manière à donner libre cours aux eaux, l'effet serait de faire tomber le niveau du lac Okanagan, ce qui pourrait rendre nécessaires d'autres travaux de dragage.

M. G. TAYLOR: Installez-y une écluse.

L'hon. M. PUGSLEY: On pourrait y mettre une écluse, mais c'est un ouvrage coûteux. Je suis porté à croire qu'il vaudrait mieux différer l'exécution des travaux jusqu'à ce que les conditions aient été plus soigneusement étudiées. En cherchant à modifier le cours naturel des choses pour améliorer la navigation, en ouvrant un déversoir sur le lac au Chien, on s'expose à nuire notablement aux conditions dans lesquelles se fait la navigation sur le lac Okanagan, et ce serait grand dommage.

M. J. A. CURRIE: Ces travaux, si je ne me trompe, ne couvriraient qu'une distance d'environ 100 pieds.

L'hon. M. PUGSLEY: Une distance d'à peu près deux ou trois milles.

M. BURRELL: Ce que j'avais en vue c'était de m'assurer si l'on s'occupait sérieusement de l'affaire. Nombre de personnes du pays se rendent compte que l'effet sera d'abaisser le niveau du lac. Les habitants de Kelowna consentiraient à ce qu'il fût abaissé; mais comme ils comprennent qu'un tel ouvrage entraînera probablement la dépense d'une somme considérable, ils demandent qu'un plan défini et bien mûri soit préparé, et ils désirent savoir s'il est pris des mesures dans ce sens.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis assez porté à croire que nous ne ferons pas de travaux cette année, que nous laisserons dormir les crédits.

M. BURRELL: Il est une autre question que je désire aborder relativement à la protection des rivières navigables dans la Colombie-Anglaise. L'affaire a déjà été signalée à l'attention du Gouvernement, et j'aimerais à y revenir un instant. Comme le ministre le sait probablement, la province de la Colombie-Anglaise a présenté des réclamations relativement à la dépense de fortes sommes effectuées par le gouvernement provincial sur les fleuves Fraser et Colombie. Je signale à l'attention du ministre la correspondance suivante qui fait bien connaître l'affaire que je désire lui soumettre.

13 février 1908.

District de Revelstoke et de Chilliwack.

Monsieur,—Je confirme par la présente les télégrammes échangés récemment entre nous comme il suit:

A l'honorable ministre des Travaux publics, Ottawa, Ont.

31 janvier 1908.

Nécessité immédiate de poursuivre travaux du prix de \$5,000 en vue de protéger la berge du fleuve Fraser à Chilliwack. Notre gouvernement a consenti l'année dernière à contribuer \$5,000 le gouvernement fédéral contribuant une somme égale pour travaux de protection semblable de la berge du Fraser à Matsqui. Votre gouvernement consentira-t-il à contribuer aux travaux de Chilliwack à concurrence de la moitié de la dépense estimative, savoir, \$2,500?

FRED. J. FULTON,

Commissaire en chef.

4 février 1908.

Monsieur Fred. J. Fulton.

Commissaire en chef, Victoria.

Relativement à votre télégramme du 13 janvier, veuillez dire pourquoi le gouvernement fédéral contribuerait aux frais des travaux requis à Chilliwack? N'est-ce pas là une affaire relevant du gouvernement provincial?

WM PUGSLEY,

Ministre.

4 février 1908.

A l'honorable Wm Pugsley,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Réponse à votre télégramme d'aujourd'hui; la raison pour laquelle nous vous demandons de contribuer aux travaux, c'est que le Fraser est navigable, et qu'un tel travail devrait être à la rigueur exécuté entièrement aux frais du gouvernement fédéral. Précédents à Revelstoke sur le Colombie et à Matsqui sur le Fraser.

FRED. J. FULTON,
Commissaire en chef.

Et je dois maintenant accuser réception de votre réponse du 6 courant en ces termes:

Ottawa, 6 février 1908.

Monsieur Fred. J. Fulton.

Commissaire en chef T. et T., Victoria.

J'ai considéré votre demande relativement à Chilliwack, et je suis prêt à proposer au conseil que le gouvernement fédéral contribue à ces travaux à concurrence de la moitié du chiffre de la dépense estimative, savoir \$2,500 aux mêmes conditions qu'à Matsqui.

WM PUGSLEY,
Ministre des Travaux publics.

Ce dont j'ai l'honneur de vous remercier.

A l'honorable Wm Pugsley,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa (Ont.)

A ce sujet, je désire vous faire observer que le 13 septembre 1907, il vous a été adressé par moi une lettre indiquant les sommes dépensées par notre Gouvernement en travaux de protection à Revelstoke, sur le fleuve Cobie, et à Chilliwack, sur le fleuve Fraser, jusqu'à cette date. La somme de \$16,931.79, indiquée dans ce document pour Chilliwack, y a été insérée par inadvertance, cette somme ayant été dépensée pour travaux de protection à un autre endroit, où les travaux devaient être exécutés aux frais de la province. Je vois, toutefois, que dans une lettre antérieure au ministre des Travaux publics, à la date du 8 février 1907, signée par l'honorable R. G. Tatlow, commissaire des Terres et Travaux, les dépenses pour Chilliwack jusqu'à la fin de l'année 1906, sont indiquées avec exactitude et forment le total de \$42,396.58. En sus de cette somme, il a été dépensé pour travaux semblables à cet endroit dans le cours de l'année 1907, \$110.26, et jusqu'à la fin de janvier de l'année courante \$136.50, soit un total au 31 janvier 1908, de \$42,643.44 dépensés à des travaux de construction en vue d'empêcher les empiètements du fleuve Fraser et de protéger la digue de Chilliwack. Cette somme, grossie de la dépense faite pour Revelstoke et indiquée dans ma lettre du 13 septembre ci-dessus mentionnée, savoir \$39,416.20, forment un total de \$82,059.54. J'ajouterai que, pour le reste de l'année courante, on estime la dépense à \$5,000, en vue de la protection ultérieure des travaux à Chilliwack.

Il n'est pas nécessaire pour nous de revenir sur les raisons invoquées par notre Gouvernement à l'appui de sa demande au gouvernement du Dominion, de rembourser à notre province la somme ci-dessus indiquée. Si l'on se reporte à la communication du 8 février

M. M. BURRELL.

1907, dont il a été ici question, on se rendra compte du bien-fondé des prétentions de la province à cet égard; j'insiste seulement pour que vous mettiez toute la question à l'étude à une date prochaine, comme il est très à souhaiter que nous en venions à un règlement convenable à cet égard.

En outre de ce qui est indiqué ci-dessus, j'ai l'honneur d'insister pour que le gouvernement fédéral se charge de toute la dépense pour les travaux de protection à Matsqui et Chilliwack, et pour qu'il veuille bien rembourser à notre province toute la somme ainsi dépensée, tout en se chargeant pour l'avenir de l'exécution des travaux nécessaires en vue d'empêcher les débordements des fleuves en question.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

FRED. J. FULTON,
Commissaire en chef.

A cela on a reçu une réponse datée d'Ottawa, le 21 avril 1908, sous la signature de J. B. Hunter, sous-ministre suppléant, déclarant que le ministère ne pouvait se résoudre à payer, vu que les travaux en question n'avaient pas été autorisés.

Je soulève cette question parce que c'est une question d'une très haute importance pour toute la province et afin de demander quelle est l'intention du Gouvernement, surtout en vue du fait que durant la présente session le Gouvernement, par la bouche du ministre de la Justice, a déclaré, en réponse à une interpellation de mon honorable ami, (M. J. D. Taylor) que le gouvernement fédéral réclame la propriété des avant-grèves des rivières navigables. S'il en est ainsi, cela rend la position telle qu'exposée dans la correspondance, parfaitement inattaquable, savoir: qu'en ce qui concerne les sommes qui sont votées pour la protection des bords des rivières, nous pouvons légitimement nous adresser au Gouvernement par l'entremise du ministre des Travaux publics pour nous faire rembourser. J'aimerais à savoir une déclaration de la part du ministre des Travaux publics à ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Dois-je comprendre que l'honorable député à attribué au ministre de la Justice une déclaration à l'effet qu'en thèse générale le gouvernement est propriétaire des avant-grèves des rivières navigables?

M. J. D. TAYLOR: Le ministre de la Justice a répondu à cette question après trois semaines de délibération, et il a déclaré que le gouvernement fédéral affirme sa juridiction sur toutes les avant-grèves dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est là une tout autre affaire. Il affirme la possession parce qu'il est propriétaire des terres de la zone du chemin de fer.

M. BURRELL: Les rivières dont j'ai parlé sont dans la zone du chemin de fer.

L'hon. M. PUGSLEY: La question soulevée par l'honorable député est d'une très haute importance, à cause de la responsabilité qui incomberait au gouvernement fédéral, s'il assumait comme un devoir la protection des bords des rivières navigables. S'il assumait cette responsabilité, pourquoi la ville de Montréal ne pourrait-elle pas produire une réclamation pour la construction du murs de revêtement destinés à protéger contre l'inondation certaines propriétés urbaines? Le gouvernement peut prendre des mesures pour protéger ses propriétés en consolidant les bords des rivières, mais ce serait dans un but intéressé et non comme résultat de l'autorité fédérale. Mon honorable ami présente la réclamation du gouvernement provincial contre le gouvernement fédéral parce que cette rivière est navigable à ces endroits. Je comprendrais que ceux qui sont intéressés à la protection des rives doivent être les gens qui ont requis la propriété et qu'en conséquence, ce n'est plus le gouvernement fédéral qui est en possession.

M. BURRELL: Il ressort de la correspondance que j'ai lue que le gouvernement a déjà admis le principe en payant la moitié. Nous prétendons que, vu la déclaration à l'effet que le gouvernement fédéral est propriétaire des avant-grèves, il lui incombe légitimement de fournir aux rives la protection nécessaire contre l'évasion. Je crois qu'il est réellement responsable de cela. C'est une affaire importante et j'aimerais à avoir de la part du ministre, une déclaration formelle à ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: La question est importante, mais le fait que cela se trouve dans les limites de la zone du chemin de fer, ne peut faire aucune différence si le gouvernement a disposé de sa propriété et n'est plus intéressé à titre de propriétaire riverain.

M. BURRELL: Il y en a beaucoup dont il n'a pas disposé.

L'hon. M. PUGSLEY: En vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, le gouvernement fédéral a le contrôle de la navigation, ce qui veut dire la réglementation de la marine et tout ce qui se rapporte à la navigation, mais la question de l'érosion des bords d'une rivière est une question de dommages à la propriété et n'a naturellement rien à faire avec la navigation. Il est vrai que le gouvernement s'est engagé à payer la moitié du coût des améliorations qui ont été faites à un certain endroit, mais il ne s'ensuit pas qu'il est tenu de payer en tout ou en partie le coût d'autres améliorations. J'ai été obligé d'informer l'honorable député de New-Westminster, qui désirait certaines améliorations à Ladner, plus loin, en aval sur la rivière Fraser, que je croyais que c'était là une affaire dont les autorités locales doivent se charger. Il n'y a pas

longtemps, mon honorable ami de Sagnay-et-Chicoutimi m'a présenté une requête demandant de protéger une partie des rives du Saint-Laurent, parce que l'on craignait un éboulement qui aurait pu causer des dommages à la propriété et peut-être des pertes de vie, et j'ai dû prendre la même attitude. Mon honorable ami de Dauphin a appelé mon attention sur le fait qu'il y a quelques années, le gouvernement fédéral avait entrepris de faire baisser le niveau du lac Manitoba, et j'ai été obligé de déclarer que nonobstant ce fait, je ne croyais pas que ce fût là un ouvrage fédéral. Il y a quelque temps, sur les représentations des habitants du fort McLeod, une certaine somme a été inscrite dans les prévisions budgétaires pour y faire des travaux de protection, mais le crédit a été périmé et j'ai donné au ministre l'ordre d'informer le maire que je ne pouvais exécuter ces travaux pour le présent vu que je les considérais comme étant d'une nature locale. Vu l'augmentation du nombre des villes et des villages le long des rivières navigables, si le gouvernement fédéral entreprend de protéger les bords de toutes ces rivières contre l'érosion, il faudrait des millions pour cela et il n'est pas déraisonnable de dire que le temps est arrivé où les gouvernements provinciaux et les autorités locales devraient être appelées à entreprendre eux-mêmes ces travaux.

Je ne veux pas du tout fermer la porte à toutes les demandes, ne dire que dans aucun cas l'on accordera de l'aide tant que je serai ministre; mais je refuse d'admettre que ceci est une obligation fédérale plutôt qu'une obligation locale ou provinciale. Je ne puis donc en aucune manière encourager l'espoir que la réclamation du gouvernement de la Colombie-Anglaise pour améliorations faites par lui sur la rivière Fraser sera reconnue. Nous sommes prêts à assumer en son entier notre obligation d'améliorer la navigation, mais je ne crois pas que nous devions aller plus loin et assumer des obligations pour des travaux d'un caractère tout à fait local et provincial, comme ceux sur lesquels mon honorable ami a attiré mon attention.

M. J. D. TAYLOR: Je ne puis dire que la réponse de l'honorable ministre ait été entièrement inattendue, parce que, dans la Colombie-Anglaise nous sommes habitués à voir le gouvernement fédéral se soustraire à ses obligations. Mais nous croyons le temps arrivé où nous devons protester contre la continuation de cette manière d'agir. Notre réclamation contre le Gouvernement pour cette dépense peut être classée sous plusieurs chefs. En premier lieu, nous invitons le ministre à occuper la position choisie par son propre Gouvernement, c'est-à-dire, la position de propriétaire, ayant des droits de propriété sur toutes les terres de chemins de fer dans la

zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise. Je ne suis pas ici pour discuter un point de droit à ce sujet. A titre de simple citoyen qui a quelque peu étudié cette question et qui connaît les termes de la concession de la zone de chemins de fer au gouvernement fédéral, je ne crois pas que cette position soit tenable. Mais le fait que c'est la position prise par le gouvernement fédéral compromet le droit qu'a la province de la Colombie-Anglaise de jouir de certains privilèges dans cette zone de chemins de fer. Il me semble qu'il est illogique de la part du ministre de dire que le gouvernement provincial devrait se charger de la dépense nécessaire à la protection des avant-grèves réclamés par le gouvernement fédéral comme étant sa propriété. Il me semble que le gouvernement fédéral doit abandonner l'une ou l'autre position.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que le gouvernement fédéral n'a pas disposé du terrain à Matsqui? On m'informe qu'il ne possède pas un seul pied de terre à cet endroit.

M. J. D. TAYLOR: Le gouvernement fédéral a disposé d'une étendue considérable de terres à cet endroit, mais non, tant s'en faut, de tout le terrain affecté. Mais, à mon avis, cela rend la position encore pire, parce que le terrain a été vendu à des colons qui avaient le droit de s'attendre à ce que le Gouvernement qui le leur a vendu prendrait des précautions ordinaires pour les protéger contre les empiètements de la rivière Fraser. Le gouvernement fédéral prétend que le gouvernement provincial s'est dessaisi de tous ces intérêts dans les terrains de la zone de chemins de fer en considération de l'argent qui lui a été payé lors de l'union.

Il dit qu'il ne peut intervenir pour protéger ses propres avant-grèves contre les ravages de la rivière Fraser. Une autre raison pour l'appel du peuple de la Colombie-Anglaise, c'est que cette réclamation touche à la navigation, parce que si le chenal de la rivière Fraser avait été entretenu libre et contrôlé comme il aurait dû l'être depuis la Moseth jusqu'à Agassiz, l'érosion des rives ne se serait pas produite. L'eau aurait coulé librement sans les obstructions causées par l'accumulation du sable sur les battures. La troisième raison, c'est que l'une des conditions de notre pacte conclu avec le gouvernement fédéral, est que la Colombie-Anglaise doit recevoir du gouvernement fédéral les avantages qui sont accordés aux autres provinces, et nous avons dans chacun des rapports du ministre la déclaration d'employés de son ministère, à l'effet que dans les autres provinces le gouvernement fédéral s'est chargé de la responsabilité de protéger les terres

M. J. D. TAYLOR.

contre l'érosion due à l'action des rivières. Je vais citer deux ou trois exemples. Un crédit de \$1,500 a été voté pour protéger contre l'érosion les bords de la rivière Baddeck, dans la Nouvelle-Ecosse. Le rapport déclare que le crédit a été accordé sans aucune connaissance officielle des exigences. En d'autres termes, on l'a accordé non parce que le cas était urgent, mais tout simplement pour se montrer bons garçons. Pour faire ce travail, la somme de \$1,500 a été votée pour être dépensée en 1907-8, et le rapport ajoute:

Le crédit ayant été accordé sans aucune connaissance officielle des exigences, il a fallu faire une inspection de la rivière à cet endroit, afin de constater ce qui pourrait être fait avec le montant disponible, et il a été décidé afin d'empêcher la rivière de faire d'autres dégâts durant les grandes crues, de déverser le cours de la rivière dans un chenal plus ancien et plus droit.

Cela n'avait rien à faire avec la navigation et cependant cette dépense a été faite.

Nous arrivons ensuite à la rivière Bear, dans le comté d'Annapolis (N.-E.), et là encore, l'argent n'a pas été employé à améliorer la navigation, mais à démolir la partie supérieure d'une ancienne pile d'un pont que les autorités provinciales ont fait reconstruire il y a une douzaine d'années, à environ 300 pieds plus haut, et aussi à reconstruire en pilotis solides, le pilier incliné, sur le côté de la travée mobile du pont qui fait face au courant. Je prends ces renseignements dans le rapport du département.

Passons maintenant à la rivière Saint-Louis dans la province de Québec, et voici ce que dit le rapport:

Durant les crues du printemps les eaux de la rivière Saint-Louis se répandent sur les terres des cultivateurs par le canal, jusqu'au village de Saint-Louis de Gonzague, à environ 7 milles plus loin, et causent des dommages considérables. En été également, il arrive souvent que la rivière déborde à la suite d'une forte pluie et des champs entiers en culture ont été ravagés.

On remarquera qu'il n'est pas question ici de navigation et cependant le Gouvernement exécute ces travaux.

Durant l'exercice 1905-1906, on a fait sauter et enlever environ 5,000 verges cubes de roches et de matière dure, pour percer une tranchée de 700 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, sur une profondeur moyenne de 5 pieds. Du dragage, y compris celui des déblais minés, a été fait sur une distance de 1,500 pieds. Les dépenses pendant l'année ont été de \$7,100.74.

Sur les mêmes travaux le Gouvernement a encore dépensé \$7,111.73 durant l'exercice 1906-7, et l'année suivante, \$7,205, uniquement pour empêcher les terres du village de Saint-Louis, dans lesquelles le Gouvernement n'a aucun intérêt, d'être inondées. Dans la Colombie-Anglaise on agit tout autrement, et je pourrais en citer des

cas nombreux. Le Gouvernement oblige celui qui a vendu les terrains ou possesseur actuel à les protéger contre tout dommage provenant de sa négligence à ne pas tenir ouvert le chenal de la rivière, et lui impose toute les obligations, dont le Gouvernement se charge lui-même dans les autres provinces.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami ne doit pas supposer que je veuille traiter la Colombie-Anglaise autrement que les autres provinces. Si les revenus étaient plus considérables, il y a beaucoup de travaux que nous ferions avec l'approbation du Parlement, bien qu'ils ne fussent absolument du ressort fédéral.

Prenons, par exemple, les travaux sur la rivière Nation. A plusieurs reprises des travaux ont été exécutés sur cette rivière ainsi que sur la rivière Richelieu, mais cela ne veut pas dire que le gouvernement fédéral est obligé de faire tous les travaux de cette nature dont on peut avoir besoin. Le Gouvernement a fait des travaux de cette nature dans la Colombie-Anglaise comme ailleurs. Nous avons payé certaines sommes au gouvernement de cette province pour les travaux exécutés ailleurs qu'à Malakwa. Nous en avons fait sur la rivière Columbia et nous avons dépensé des millions de dollars dans cette province pour des travaux de cette nature.

Mais parce que nous le faisons quelquefois, il ne s'ensuit pas que nous sommes obligés de le faire dans tous les cas. Si nous avions de l'argent en abondance, nous ne serions peut-être pas aussi particuliers pour faire la distinction entre les travaux fédéraux et les travaux provinciaux. Mais dans le moment, nous considérons que cette entreprise n'a rien de fédérale et nous ne voulons pas nous en charger. Dans les autres provinces ces travaux sont faits par les autorités provinciales ou municipales. Ici à Ottawa nous ne faisons rien pour protéger la ville contre les inondations de la rivière Rideau. Si nous le faisons, rien n'empêcherait les habitants de la Pointe-Gatineau de nous demander de construire un mur de protection pour les mettre à l'abri des débordements de la rivière Gatineau.

M. J. D. TAYLOR: Le cas n'est pas exactement le même.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le cas cité par mon honorable ami, la rivière Rouge la grève. Le même fait se produit depuis des années dans le fleuve Saint-Jean (N.-B.). Tous les ans, le chemin public est endommagé par la crue des eaux, et je n'ai jamais entendu dire qu'on ait demandé au gouvernement fédéral de rembourser les autorités locales des sommes dépensées pour réparer le chemin. Tout dépend de l'importance des travaux et de l'état des finances des autorités locales, et aussi des conditions du revenu fédéral.

Dragage, Provinces Maritimes... ..	\$150,000
" Québec et Ontario... ..	150,000
" Colombie-Anglaise... ..	25,000
Pour indemniser en entier Beatty et fils, en règlement final de toute réclamation pour changements faits aux chaudières de trois dragueurs construits par ceux en vertu d'un marché signé au mois d'avril 1898... ..	1,500
	\$326,500

M. JAMESON: Quels travaux se propose-t-on de faire avec ces \$150,000 dans les Provinces maritimes?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit sera affecté à des travaux donnés à l'entreprise l'an dernier et qui ne sont pas terminés. Cela comprend Parrsborough, la baie Mersey, la rivière Havre, près de Bridgewater, et autres endroits que j'ai mentionnés, lors du budget principal.

La somme demandée dans le budget principal est suffisante pour tenir les dragues du Gouvernement occupées. Ces \$150,000 nous permettront d'exécuter des travaux à différents endroits, mais pas tous ceux que nous voudrions faire, et plusieurs dragues seront inactives une partie de l'été.

M. JAMESON: Se propose-t-on d'enlever les pierres près du brise-lames à Saulniersville, dans le comté de Digby? J'ai écrit au ministre pour lui expliquer la nécessité de faire certains travaux à cet endroit, et je lui ai fourni tous les détails. Une somme de \$150 suffirait. A l'époque de certaines marées et de certains vents la présence de quelques pierres à l'extrémité de ce brise-lames le rend tout à fait inutile.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami m'a écrit au sujet de Saulniersville, et je lui ai conseillé de voir l'ingénieur en chef. Nous nous occupons de cette affaire, et je crois que les travaux pourront être faits à même le crédit général.

M. JAMESON: Je voudrais avoir la promesse du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis rien promettre avant d'avoir un rapport de l'ingénieur disant que ces travaux sont nécessaires.

M. JAMESON: J'ai aussi signalé au ministre la nécessité de travaux de même nature au brise-lames de Tiverton.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai aussi confié cette affaire à l'ingénieur en chef, mais je n'ai pas vu le rapport et je ne puis pas dire ce soir si ces travaux seront faits.

M. JAMESON: Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit ce soir que les pêcheries canadiennes devaient être conservées pour nos colons et les consommateurs canadiens; c'est une politique que j'approuve. Les dépenses dont je parle sont insignifiantes, cependant elles sont très importantes pour ceux qui se servent de ces

brise-lames. L'impossibilité d'approcher d'un quai cause de grands dommages aux pêcheurs. Dans le budget principal, il y a une somme considérable, \$4,500, dépensée dans le port de Clark, pour protéger une propriété privée et une autre somme de \$800, pour la même chose, soit \$5,300 dans le port de Clark, pour protéger une propriété privée. Si le Gouvernement peut dépenser de l'argent pour de pareils travaux, il doit en avoir pour des travaux comme ceux dont je parle et j'espère que le ministre y verra.

M. THOBURN : Comment sera répartie cette somme de \$150,000 entre Québec et Ontario?

L'hon. M. PUGSLEY : D'après les demandes qui sont parvenues au département, je crois que la somme sera à peu près également partagée.

M. THOBURN : Où fera-t-on du dragage dans Ontario?

L'hon. M. PUGSLEY : Aux mêmes endroits que j'ai mentionnés, lorsque nous avons discuté le budget principal.

M. CROSBY : Pourquoi ces crédits n'ont-ils pas été demandés dans le budget principal, puisque le ministre dit qu'ils sont destinés à des travaux commencés l'an dernier et non complétés?

L'hon. M. PUGSLEY : Dans le budget principal nous n'avons demandé que l'argent nécessaire pour occuper les dragueurs du Gouvernement et nous ne prévoyions pas, que nous aurions besoin d'autres crédits. Mais des demandes pressantes nous ont été faites pour d'autres travaux dans les Provinces maritimes qu'on dit très urgents et nous avons décidé de demander un nouveau crédit de \$150,000 pour les Provinces maritimes et de \$150,000 pour Québec et Ontario, afin de répondre aux besoins les plus pressants, dans l'intérêt de la navigation.

M. FRASER : Se propose-t-on de retirer le dragueur de Souris avant le parachèvement des travaux qu'il y a à faire? Je demande cela parce que, depuis quelques années \$74,000 ont été dépensés à cet endroit, et je suis informé que si le dragueur est retiré avant la fin des travaux, le quai sera complètement inutile.

L'hon. M. PUGSLEY : Les renseignements que nous avons au département sont qu'avec encore trois semaines de travail, le quai pourra être livré au public et j'ai donné ordre de garder le dragueur à cet endroit pendant cette période. Il restera encore quelque chose à faire à Souris, mais on me dit que ces travaux peuvent être retardés. Il y a des travaux très urgents à faire à Summerside et ailleurs. On a fait beaucoup de dragage à Souris, le dragueur

M. C. JAMESON.

a été à l'ouvrage pendant deux saisons consécutives, et je n'ai pas cru devoir le laisser là plus longtemps, au détriment des autres localités.

L'hon. M. FRASER : Durant la dernière campagne électorale, l'ancien représentant du comté disait aux électeurs que ce dragueur avait été construit spécialement pour le comté de King et qu'il y avait assez de dragage à faire pour le tenir à l'ouvrage pendant deux ans.

Il paraîtrait maintenant que la drague doit être transférée avant que l'ouvrage soit terminé.

M. THOBURN : Le ministre a-t-il l'intention de faire faire du dragage à Newcastle, Ontario? Je crois qu'une journée de travail, ou deux au plus, suffiraient pour creuser un chenal dans ce port. Avec une équipe déjà sur les lieux et de la vapeur sous pression. Ce serait fort peu de chose que de laisser ces travaux se poursuivre. Ce port doit avoir une entrée, si on veut que les bateaux puissent y arriver. Durant l'hiver, il se forme là une barre qui pourrait être enlevée facilement en un jour ou deux.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette drague n'appartient pas à l'Etat.

M. FRASER : Je demande de nouveau au ministre s'il a l'intention de transférer la drague avant que le travail soit terminé dans le comté de King. Il y a là des travaux tout aussi nécessaires que dans n'importe quel autre comté de l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. PUGSLEY : Il est vrai que le prédécesseur de mon honorable ami a montré beaucoup de zèle pour obtenir des travaux publics pour son comté, et il n'y a aucun doute qu'il a réussi à faire faire là beaucoup de travail. Mais il y a ailleurs des travaux urgents à faire, et il me faut maintenant envoyer la drague en d'autres endroits, après avoir fait tout ce que je crois qui est présentement nécessaire à Souris.

M. FRASER : Est-ce parce que ce prédécesseur dont l'honorable ministre loue l'énergie, ne siège plus en cette Chambre, que la drague est maintenant enlevée cette année au comté de King?

L'hon. M. PUGSLEY : Oh, non, pas du tout. C'est, au contraire, parce que ce représentant a accompli tant de chose, dans son temps, qu'il n'est plus maintenant nécessaire de laisser là la drague.

M. FRASER : Dois-je inférer des paroles de l'honorable ministre que même si ce représentant eût continué à siéger en cette Chambre la drague aurait été transférée ailleurs.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais oui, certainement, cela se serait fait tout aussi bien.

Pour la quote-part du Canada aux frais de la commission royale chargée de s'enquérir des relations commerciales entre le Canada et les Antilles, \$20,000.

M. CROSBY: Quand cette commission doit-elle commencer ses opérations?

L'hon. M. FIELDING: Cette commission doit être nommée par les autorités impériales. Aucune date n'a été fixée, mais les séances s'ouvriront probablement en automne. Elles commenceront probablement au Canada, et la commission devra aussi siéger aux Antilles. Je suppose que les séances s'ouvriront en septembre ou octobre, mais il est difficile dans le moment de rien préciser à ce sujet.

M. CROSBY: Le ministre a-t-il quelques renseignements à nous communiquer à ce sujet, à part ceux obtenus par la dernière délégation qui s'est rendue aux Antilles il y a deux ans, M. Jones et M. Parmelee, le sous-ministre du Commerce? Apparemment, rien n'a été fait pour poursuivre ces investigations, bien que la chose ait une très grande importance. Je suis heureux que cette commission doit être nommée, et j'ai espoir que nous en retirerons des résultats tangibles. Je n'ai rien à dire contre les autres commissaires. M. Jones avait tout particulièrement les aptitudes voulues pour faire le travail dont on l'avait chargé, et je le crois fort compétent; mais cependant il me semble que rien ne s'est ensuivi du rapport qu'ils ont fait.

L'hon. M. FIELDING: Il n'est pas tout à fait exact de dire que rien ne s'est ensuivi du voyage de MM. Parmelee et Jones aux Antilles. Au contraire, ce fut alors le commencement d'un mouvement qui s'est développé depuis.

Par exemple, je citerai comme résultat de la considération donnée alors à ce sujet, l'adoption aux Barbades d'un tarif de faveur dont on voulait faire profiter le Canada à certaines conditions. On s'aperçut, cependant, que l'acceptation de la proposition laissait la porte ouverte à certaines objections, parce que cette proposition n'était pas aussi complète que nous pouvions le désirer en ce qui concerne les Barbades, et il se présente des difficultés quand il s'agit d'avoir des relations commerciales avec une colonie plutôt qu'avec une autre. L'objet de cette commission est d'essayer d'obtenir la coopération des colonies afin que, advenant la conclusion d'un traité, ce ne soit pas avec une colonie prise isolément, mais avec un groupe de colonies. Je considère que la précédente commission a fait un excellent travail, et nous sommes maintenant en voie d'étudier la même question sous un aspect plus large.

M. CROSBY: Cela se peut, mais je ne puis pas en arriver à la même conclusion que le ministre des Finances. Quand nous sommes allés aux Antilles anglaises, nous leur avions déjà accordé un tarif de faveur, et nous n'étions pas en situation de leur accorder davantage. Si les Antilles anglaises ne nous donnent aucune occasion de nouer avec elles des relations de commerce, je crois qu'il incombe à ce Parlement de voir à ce que ces colonies ne continuent pas à jouir des avantages qu'elles retirent de notre tarif de faveur. Nous avons fait quelque chose pour elles, alors qu'elles n'ont rien fait pour nous, et je crois que c'est maintenant notre devoir de leur retirer tout avantage pour lequel nous ne recevons rien en échange. Ces colonies s'aperçoivent qu'elles ont obtenu du Canada tout ce qu'elles en pouvaient retirer, et elles nous tiennent en la même posture que les Etats-Unis, qui sont là-bas nos principaux concurrents, et nous soutirent tout notre commerce.

M. JAMESON: Le gouvernement du Canada nomme-t-il quelques-uns des commissaires?

L'hon. M. FIELDING: Oui, le gouvernement du Canada sera représenté dans cette commission. Personne n'a encore été choisi, bien que les journaux aient déjà mentionné mon nom. Le secrétaire des colonies, lord Crewe, a bien voulu me demander de faire partie de cette commission. J'ignore encore si je pourrai le faire. Cela dépendra des circonstances. Dans tous les cas, le Canada sera représenté.

Chemin de fer intercolonial.

Prolongement du quai à Dalhousie..	\$27,500
Pour mettre en état d'exploitation la ligne entre Indiantown et Blackville..	50,000
Construction primitive, paiement de la réclamation de Henry N. Panet pour terrain à Point-Tupper..	6,000
	\$83,500

M. JAMESON: Nous désirerions là-dessus des explications.

L'hon. G. P. GRAHAM: Il n'y a ici rien de nouveau. Il s'agit de travaux en voie d'exécution et qui vont être probablement terminés très prochainement.

M. FRASER: Cela comprend-il quelques travaux de chemin de fer sur l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a rien là pour l'île du Prince-Edouard.

M. CROSBY: Pourquoi ces crédits n'étaient-ils pas dans le budget ordinaire?

L'hon. M. GRAHAM: Il est impossible, dans la question d'un grand département, d'obtenir tous les détails en temps voulu pour les faire figurer dans le budget prin-

cipal, parce que ce budget est établi avant la réunion des Chambres, et au fur et à mesure que les travaux se font nous insérons les crédits destinés à y pourvoir dans le budget supplémentaire.

M. CROSBY : A cette heure déjà avancée de la nuit, je ne vois aucune raison de nous demander d'adopter les crédits supplémentaires qui auraient dû figurer dans le budget principal.

L'hon. M. GRAHAM : Voilà depuis plusieurs années que nous avons ces budgets supplémentaires.

M. CROSBY : Cela ne fait aucune différence. Il faudrait s'efforcer de rendre, autant que possible, tout cela plus aisé et ne pas compliquer les choses.

M. JAMESON : L'honorable ministre voudrait-il être assez bon de nous expliquer le crédit pour le paiement de \$6,000 à Henry N. Paint?

L'hon. M. GRAHAM : Il s'agit d'une réclamation dont le département est saisi depuis déjà quelque temps et que j'ai essayé de régler. La réclamation s'élevait à \$25,000 ou \$30,000, et j'ai fait une offre de \$6,000, à peu près 25 p. 100 de la réclamation primitive, et cette offre a été acceptée après examen.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING propose l'ajournement de la Chambre.

M. G. TAYLOR : Quelles sont les affaires que le Gouvernement se propose de traiter demain, et a-t-on décidé d'ajourner à 6 heures ?

L'hon. M. FIELDING : C'est demain vendredi.

M. G. TAYLOR : J'avais compris qu'il n'y aurait pas séance demain soir, en raison du bal d'Etat à Rideau Hall.

L'hon. M. FIELDING : Je ne puis rien préciser. Nous désirons étudier demain plusieurs bills inscrits au feuillet. Je ne vois pas qu'aucun de ces bills ait une préséance spéciale. Nous voudrions avoir la liberté de prendre d'abord en considération les bills inscrits au feuillet, puis ensuite la Chambre se formera en comité des subsides. Le premier ministre proposera alors l'adoption des crédits relevant du ministère du Commerce et ceux des subventions maritimes. A cette époque avancée de la session, nous aimerions avoir la liberté de pouvoir discuter quelque crédit que ce soit qui figure encore au budget.

M. G. TAYLOR : J'avais compris, d'après les paroles du premier ministre ou d'un

M. G. P. GRAHAM.

autre membre de la Chambre, que les membres du Gouvernement devaient tous aller au bal d'Etat demain soir, et que la Chambre ne siégerait pas.

L'hon. M. FIELDING : Je ne suis pas autorisé à pouvoir dire qui assistera ou non à ce bal, mais je crois que la Chambre se réunira comme d'habitude.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à une heure et quinze minutes, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 14 mai 1909.

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

ADOPTION DE TROIS RAPPORTS DU COMITÉ DES COMPTES PUBLICS.

M. A. H. CLARKE (Essex) : Je propose que les 11e, 12e et 14e rapports du comité des comptes publics soient adoptés.

M. R. L. BORDEN : Le 12e rapport est quelque chose de plus qu'une simple formalité, peut-être vaudrait-il mieux le laisser en suspens, et qu'il serve d'avis.

M. A. H. CLARKE : C'est bien. Je limiterai ma motion aux 11e et 14e rapports.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le bill (n° 154), déposé par M. Brodeur, concernant les commissaires du port de Montréal.

Sur l'article 1er.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le port de Montréal comprend cette partie du fleuve Saint-Laurent qui va de Montréal à Portneuf; telles sont les limites primitivement fixées en vue des travaux à exécuter. Autrefois, c'étaient les commissaires du port de Montréal qui veillaient aux améliorations du fleuve, à l'exécution des règlements, à la gouverne du service des pilotes. Il y a quelques années, ce dernier service est passé sous le contrôle du ministre de la Marine par une modification apportée à la loi sur la marine marchande, mais en même temps on négligea d'amender la loi relative aux commissaires du port de Montréal pour la rendre conforme à ce changement, et c'est à quoi nous voulons remédier aujourd'hui par cet article. Dorénavant, les règlements du port seront également du domaine du

ministère de la Marine, comme cela se fait partout ailleurs au Canada.

L'hon. M. EMMERSON : Peut-être le ministre sait-il qu'une difficulté s'est élevée entre les commissaires du port de Montréal et les locataires de certains terrains situés sur les bords du canal Lachine. Les baux pour ces terrains remontent à plusieurs années: ils en fixaient la limite, du côté de l'ouest, au canal lui-même et, du côté de l'est, au port de Montréal. Cette difficulté dont je parle existe depuis longtemps, et elle se rapporte à la limite de l'est. Dès 1873 une ligne conventionnelle avait été établie, par un décret du conseil, je crois. Cette ligne a de temps en temps fait le sujet de nouveaux décrets, jusqu'à ce que tout récemment certaines difficultés se sont produites entre les locataires et le ministère des Travaux publics.

L'hon. M. BRODEUR: N'est-ce pas plutôt le ministère des Chemins de fer et des Canaux?

L'hon. M. EMMERSON : Je crois que certains de ces baux ont été faits lorsque les chemins de fer et les canaux étaient encore sous la dépendance du ministère des Travaux publics. La querelle a commencé en 1903 ou 1904. Jusque-là, on avait toujours reconnu les droits des locataires à cette ligne conventionnelle. Aujourd'hui, la commission du port prétend que l'on s'est trompé. Dans le principe, la ligne était irrégulière; elle suivait les détours du courant, et c'est pour prévenir toute erreur à cet égard qu'a été établie cette ligne conventionnelle. Les commissaires ont institué des procédures contre les locataires pour cette ligne; mais il me semble qu'après avoir si longtemps reconnu aux locataires ou à leurs ayants droit des droits consacrés par des décrets, ces droits devraient leur être reconnus encore aujourd'hui, et il ne faudrait pas faire des lois ayant pour effet de les en priver. Il m'a paru que cet article pouvait en quelque façon affecter les locataires, et je crois que le ministère de la Marine et des Pêcheries, qui succède en ceci au ministère des Travaux publics, devrait maintenir une décision prise il y a des années par ce dernier ministère.

La justice et l'équité lui font un devoir de veiller à ce que ces droits soient respectés. Il me paraît injuste que ces gens-là soient, après tant d'années, amenés devant les cours, lorsque cette ligne a toujours été regardée ici comme définitive, et comme ne devant pas être soumise aux fantaisies ou aux caprices de la commission. Je regrette que le ministre des Chemins de fer ne soit pas là dans le moment, puisque son ministère est particulièrement intéressé dans l'affaire. Cette question est une de celles où des deux administrations, celles des chemins de fer et des canaux

et celle des la marine et des pêcheries, devraient s'entendre.

M. DOHERTY: Il me semble que cette question aurait pu se soulever avec plus d'à-propos à l'occasion de l'article qui suit, lequel définit les limites du port, tandis que le présent article fait la définition du port lui-même; mais puisque l'honorable député a choisi ce moment, je dirai bien que j'ai eu l'occasion de voir le dossier de cette affaire et il m'a paru en effet qu'il y avait lieu pour le Gouvernement d'intervenir. L'action des commissaires du port est dirigée contre des personnes avec lesquelles cette commission a fait une convention établissant les limites de ces terrains, convention qui dans le temps a été, je crois, autorisée et, par la suite, ratifiée par décret du conseil. La difficulté que soulèvent les commissaires du port est, il me semble, une de celles que le Gouvernement pourrait régler. Cette ligne a été établie par un acte dont la validité est incontestable, à moins qu'on ne l'attaque par le motif qu'une partie du terrain qui constituait le port a été perdue pour la commission. Cette dernière allègue que la pièce de terre en question, étant propriété publique, elle n'était pas susceptible d'aliénation, et, par suite, que c'est illégalement qu'a été fixée cette ligne conventionnelle.

Il me semble que ces gens-là ont droit, après la convention qu'ils ont faite avec les commissaires du port, de tenir au titre qui leur a été reconnu. Il y a plus, ce titre, si je ne me trompe, date de trente ou quarante ans, et c'est en vertu de ce titre que les locataires ont toujours depuis joui de ce bien; de telle sorte que si l'affaire se passait entre particuliers, il y aurait prescription. Les commissaires du port qui, pour se défaire de cette ligne, répudient leur marché, en sont réduits à plaider que la prescription n'a pas lieu contre la couronne, autrement dit, que la chose étant propriété publique, elle ne peut s'acquérir par prescription. Ce qui rend l'affaire encore plus vexatoire, c'est que dans certains cas, les personnes avec lesquelles a été fait ce marché délimitant le terrain ont depuis cédé leurs droits. C'est contre les possesseurs actuels que la commission du port a dirigé ses poursuites, et les anciens possesseurs sont aujourd'hui appelés à garantir et protéger leurs acheteurs contre les conséquences de cette action. Je n'ai pas à me prononcer sur la légalité des prétentions de la commission; mais, dans la supposition même où les commissaires auraient la loi pour eux, cela ne laisse pas d'être fort ennuyeux pour les détenteurs qui de bonne foi ont fait cet arrangement avec la commission du port, arrangement ratifié dans le temps par un décret du conseil, souvent renouvelé depuis. On doit comprendre quelle confusion il va

en résulter si cette convention est mise de côté. Ceux avec qui la convention du port a fait cette convention étaient en même temps les propriétaires du terrain voisin, et tenaient leur titre du gouvernement fédéral; ils avaient par conséquent droit à une garantie de la part de ce dernier. Ainsi, ces gens qui tenaient leur titre du Gouvernement, et qui de bonne foi avaient fait avec celui-ci une convention ayant pour objet de fixer les limites de ce terrain, se voient aujourd'hui, par le fait d'une des branches de cette même administration, menacés d'être dépouillés de ce bien. Il me semble que c'est là un cas où les ministres concernés devraient s'entendre pour aviser au moyen de ne pas déranger ces gens-là dans la jouissance de leurs droits.

Si je comprends bien, le seul motif d'action de la commission du port est que le Gouvernement n'avait pas légalement le droit d'adopter le décret ratifiant la ligne de convention. C'est un cas qui mérite certainement l'attention du Gouvernement.

L'hon. M. BRODEUR: Je me ferai un plaisir de soumettre aux commissions du port les déclarations que viennent de faire l'honorable député de Westmoreland et l'honorable député de Sainte-Anne. Je n'ai jamais été saisi de cette question, toute de régie intérieure, et par conséquent soustraite à notre intervention. Naturellement ni cet article ni le troisième n'affectent la question des limites. Nous avons accepté la délimitation telle qu'elle était. La commission du port de Montréal est une vieille institution datant, je crois, de 1830 ou environ. Les limites du port furent déterminées par une loi qui date de 50 ou 60 ans passés, et nous n'avons pas l'intention de les modifier, mais nous demandons par cette loi à étendre la juridiction des commissaires du port depuis Verdun jusqu'à l'extrémité de l'île.

M. DOHERTY: Vous étendez ces limites en haut et en bas du fleuve, non pas entre la rivière et les propriétés riveraines.

L'hon. M. BRODEUR: Nous ne touchons pas du tout aux vieilles limites du port. Elles resteront telles quelles entre Verdun et la Longue-Pointe, mais nous proposons de les étendre au delà de ce dernier endroit jusqu'à l'extrémité de l'île, de sorte que la présente loi n'affectera en rien la question soulevée par l'honorable député de Westmoreland. La loi prescrit simplement que le ministre de la Marine et des Pêcheries est investi de la juridiction qu'exercent présentement les commissaires du port sur le pilotage, la réglementation de la navigation et les travaux publics entre Montréal et Portneuf. Puisque le ministre de la Marine est devenu le maître du pilotage à la place de la commission du port, il n'y a plus de raison que cette dernière continue à réglementer la navigation sur cette partie du fleuve, qui tombe sous la juridiction du ministre.

M. C. J. DOHERTY.

En ce qui concerne la question que les honorables députés ont portée à l'attention de la Chambre, j'avoue que ses détails ne me sont pas familiers. Elle ne m'a jamais été régulièrement soumise, mais j'en ai entendu parler sinon par la présente commission, du moins par l'ancienne. Si je me rappelle bien, on allègue qu'il y a eu empiètement sur une partie du territoire soumis à la juridiction de la commission. Je ne suis pas certain si c'est le département à Ottawa qui aurait concédé certains privilèges à bail.

M. DOHERTY: Quel que soit cet empiètement, je crois savoir qu'il est conforme au bail de la commission du port aux termes duquel les limites furent déterminées. Aujourd'hui, 40 ou 50 ans après, les commissaires viennent et disent: Cette ligne ne marquait pas la vraie limite du port; par cette ligne, nous vous concédions une certaine lisière du port, ce que nous n'avions pas légalement le droit de faire, car c'était la propriété publique, et par conséquent, ce que nous avons fait et qu'a ratifié le Gouverneur en conseil est nul et de non lieu. Le résultat est que si ces personnes avaient traité avec des particuliers, elles auraient incontestablement un titre inattaquable à leur propriété, tant aux termes du bail que par prescription, mais elles devront perdre leurs droits pour avoir traité avec la Couronne.

L'hon. M. BRODEUR: Je crois que c'est un des départements qui a le premier loué ces privilèges. Je ne me rappelle pas si c'est de département des Travaux publics ou le département des Chemins de fer. J'ignore s'il existe un marché conclu avec l'un ou l'autre de ces départements, et en même temps avec le département de la Marine. Dans tous les cas, les commissaires du port prétendent que les concessionnaires n'ont pas exécuté les termes de leur bail.

M. DOHERTY: Voici, comme je l'entends, la prétention des commissaires: la ligne n'étant pas exactement dans les limites du port, l'effet était de concéder aux locataires une propriété qui fait partie du port, et comme nous ne pouvions pas aliéner aucune partie du port, le bail n'a pas pu la transférer, et bien que vous en ayez eu la possession depuis lors, vous ne pouvez réclamer la prescription, parce que nous sommes la Couronne. J'ignore s'il se présente quelque autre difficulté dans les détails.

L'hon. M. EMMERSON: Quand la division des canaux était administrée par le département des Travaux publics, celui-ci accorda des baux à plusieurs locataires respectivement, la propriété louée étant la limite ouest du port de Montréal. Or, en vertu de la loi—on n'a qu'à la consulter pour voir que j'ai raison—la limite ouest

du port de Montréal suivait la rive ouest du fleuve. Et dans l'application, lorsque les concessionnaires voulurent prendre possession, la question se présenta de fixer exactement la rive ou le rivage ouest du Saint-Laurent. Afin de parer à cette difficulté et pour régler définitivement la limite ouest du port de Montréal, une ligne conventionnelle fut adoptée dans l'intérêt de la commission du port.

Cette ligne de convention fut virtuellement ratifiée en une occasion au moins, en 1873, je crois, par un décret du conseil, et elle a toujours été respectée depuis et par les commissaires du port et par le département des Chemins de fer et des Canaux respectivement. Tous les baux accordés depuis par le département étaient basés sur l'existence de cette ligne conventionnelle. Maintenant, la question se pose: les commissaires ayant accepté cette ligne de convention...

L'hon. M. BRODEUR: A certaines conditions.

L'hon. M. EMMERSON: J'en doute, car la ligne fut fixée définitivement.

L'hon. M. BRODEUR: Mais l'honorable député (M. Emmerson) verra aussi le détail suivant dans les documents: il devait y avoir un passage libre entre les travaux de la commission du port et la rue, la rue du Moulin, si je ne me trompe. Mais les locataires n'ont pas laissé ce passage libre. Comme résultat, les commissaires n'ont plus aujourd'hui de passage entre leur propriété à cet endroit et le fleuve, et les concessionnaires ne veulent pas respecter leur engagement.

L'hon. M. EMMERSON: C'est une autre question. Mais celle que je tiens à soumettre à la Chambre, c'est que la ligne fut établie par décret, et que le Gouvernement en conseil a ratifié l'action de la commission du port.

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. EMMERSON: Or, les commissaires disent maintenant: la limite ouest du port suivait la rive ouest du fleuve, et cette ligne conventionnelle ne suit pas la ligne du port, mais, au contraire, empiète à certains endroits sur le Saint-Laurent, de sorte que notre bail, bien que passé de bonne foi, bien que rédigé dans l'intérêt des parties concernées à ce moment, ne vaut rien, car nous n'avions pas le droit d'aliéner la propriété de la couronne.

Ils admettent avoir donné leur assentiment, mais que n'ayant pas le droit de le faire, la ligne de convention ne tient pas, et le droit de prescription est acquis à la couronne, disant que les locataires n'ont aucun droit acquis jusqu'à cette ligne de convention.

Il est possible que les premiers locataires eux-mêmes n'existent plus. Mais leurs cessionnaires leur succèdent, et depuis des années certainement, au moins depuis 1873 jusqu'à présent, les parties ont considéré cette propriété au point de vue de la légitimité de cette ligne conventionnelle que le gouvernement du pays a établie et ratifiée. Le Gouvernement l'a en effet accepté plusieurs fois par décret depuis 1873. Il me semble que le Gouvernement manquerait de foi, en laissant aucun département, même si la loi le lui permettait, changer d'un cheveu la situation de cette ligne conventionnelle établie en 1873.

J'appelle simplement l'attention du ministre sur ce point, espérant que lui-même, comme représentant le port de Montréal et les droits qui y sont concernés, et ses collègues du Gouvernement, surtout le ministre des Chemins de fer et des Canaux, comme représentant les intéressés du canal, étudieront la question, consulteront les baux originaux mentionnés dans le décret, et verront si réellement cette ligne de convention fut établie, si on l'a acceptée...

L'hon. M. BRODEUR: Et si le bail a été exécuté par les deux parties.

L'hon. M. EMMERSON: Et régleront cette question, pour la bonne raison que le titre de toute propriété située comme celle-ci n'est jamais inattaquable. Il n'est pas un seul de ces concessionnaires ou de leurs cessionnaires dont le bail n'est pas susceptible d'être attaqué. Ils n'ont pas le droit de l'aliéner, ni d'en disposer; ils n'en ont pas la jouissance et la possession libre, et parce qu'un département de l'administration dit à l'autre: "Nous n'avions pas le droit d'accorder ce bail," il faudrait conclure qu'il n'est pas valide. J'espère que le ministre ne se prévaudra pas de cette raison pour dire que la décision du Gouvernement en 1873 ne vaut rien. Il est possible que la chose n'ait pas été faite légalement, il est possible que l'autorité du Parlement n'ait pas été rigoureusement obtenue selon la loi, pour déterminer que la limite ouest du port doit suivre la rive ouest du fleuve, et qu'en conséquence, là où se trouve aujourd'hui la rive ouest du fleuve, là est la limite ouest du port; mais on ne dira pas qu'une certaine ligne ayant été fixée, cette ligne ne doit pas être acceptée aujourd'hui, comme le Gouvernement l'a acceptée en 1873 et plusieurs fois depuis.

L'hon. M. BRODEUR: Sur ce point on me permettra de dire quelques mots. Je ne crois pas que les commissaires du port désirent répudier l'entente qui a été faite alors, l'entente par laquelle la limite du port de Montréal a été reculée un peu plus à l'est, afin de donner une plus grande étendue aux locataires de ces terrains, mais ces derniers se sont obligés à fournir une

sortie à la commission du port, et ils n'ont pas tenu parole. Ils ne donnent pas la sortie, si je me rappelle bien les détails de la cause. Je pourrais me tromper, mais je crois que les locataires ne se conforment pas à l'entente; ils refusent de fournir une sortie aux commissaires du port, et les commissaires du port disent: Si vous ne voulez pas remplir les conditions de l'entente, alors remettez-nous notre propriété comme elle était auparavant. Voilà la base de la poursuite. La Chambre doit donc considérer les deux côtés de la question. Il est bien bon de dire que les commissaires du havre doivent remplir les conditions de l'entente, mais les locataires doivent aussi donner aux commissaires du port ce qu'ils leur ont promis et c'est la question qui est maintenant soumise aux tribunaux.

M. DOHERTY: Autant que je sache la cause ne porte pas sur la plainte que le locataire dans un cas particulier n'a pas rempli ses obligations. Qu'il y ait une ou plusieurs des parties qui ne remplissent pas les conditions de l'entente, je ne le sais pas. Mais cette poursuite est basée purement et simplement sur le fait que le département n'a jamais été autorisé par le Parlement, et que le Gouverneur en conseil même n'avait pas le droit de ratifier l'entente. Pour montrer la différence qui existe entre une poursuite de ce genre qui demande une simple annulation de contrat, ou une poursuite du genre de celle dont parle le ministre, je veux lui expliquer ce qui a lieu dans un cas particulier.

Une action particulière est intentée contre un acheteur par le premier locataire d'un terrain dont les limites sont acceptées. Si dans une poursuite contre l'acheteur, on prétendait que lui l'acheteur, succédant aux obligations du locataire en vertu du bail, ne remplissait pas les conditions de ce bail, naturellement on ne pourrait lui contester le droit de prendre une action en garantie contre le vendeur, parce qu'il serait poursuivi pour avoir manqué lui-même de remplir ses obligations. Dans le cas dont je parle on ne se plaint pas de cela du tout, mais on se plaint que l'action du Gouvernement donne à cette seconde personne qui a acheté de son auteur, envers lequel le Gouvernement a contracté le droit d'obliger cet auteur de le garantir contre toute poursuite, tandis que si la cause était telle que le ministre l'a décrit, alors le vendeur ou l'auteur ne serait pas obligé de garantir l'acheteur contre une poursuite contre laquelle ce dernier aurait à se défendre. Le ministre verra la différence matérielle qui existe dans l'attitude que prend le Gouvernement. D'après cette action de la couronne la personne qui doit souffrir est le premier propriétaire qui a acheté de la couronne, parce qu'il est obligé de protéger son acheteur contre la répudiation de son propre titre par la couronne.

M. L. P. BRODEUR.

Si d'un autre côté les commissaires du port prétendent que les possesseurs du terrain ne remplissent pas leurs obligations, et que les commissaires exigent que le contrat, qui était parfaitement valide soit ou exécuté ou annulé simplement, parce que les possesseurs du terrain ne remplissent pas leurs obligations, alors la couronne ou les commissaires et les possesseurs actuels peuvent vider leur querelle. Il me semble qu'il y a une injustice à l'égard de celui qui le premier a acheté de la couronne.

L'hon. M. EMMERSON: Je désire ajouter un mot seulement. Je ne connais aucune des conditions du premier bail, à l'époque où il a été fait, à l'époque où cette ligne a été établie. Mais je sais que depuis lors le département des Chemins de fer et des Canaux, en 1884 et en 1885, sinon plus tard, a accordé certains baux pour des terrains dont la limite devait être cette ligne conventionnelle, et que les baux subséquents ne contenaient aucune condition semblable. Je crois que c'est ce qu'on découvrira. Mais ces personnes qui ont reçu le bail avec la ligne ainsi établie, sont aujourd'hui amenées devant les tribunaux dans une action dont le but est de répudier entièrement la ligne conventionnelle établie en 1873. Or, il ne serait ni juste ni équitable de la part du Gouvernement du Canada, de laisser souffrir ces personnes parce que le premier locataire d'un terrain n'a pas rempli les conditions de son bail.

M. GEOFFRION: Autant que je me rappelle les circonstances du cas dont parle l'honorable député de Westmoreland, je crois qu'une ligne conventionnelle avait été établie par entente entre les parties. Mais aujourd'hui la difficulté devant les tribunaux, si je me rappelle bien, du côté des commissaires, c'est que les locataires n'ont pas rempli les conditions de cette entente.

L'hon. M. EMMERSON: Tous les locataires?

M. GEOFFRION: Tous, si je ne me trompe pas. Lorsque cette convention a été faite des conditions ont été imposées par les commissaires et ce sont ces conditions non remplies par les locataires, qui forment aujourd'hui le sujet du procès devant les tribunaux. Le point soulevé par mon honorable ami de Montréal (M. Doherty) est juste. Je crois que les défenseurs prétendent aussi que personne n'avait le pouvoir de louer.

M. DOHERTY: Dans la cause dont j'ai parlé on ne demandait rien de plus qu'un jugement déclarant que les commissaires du port ne pouvaient pas accorder ce bail, et qu'il n'a aucune valeur. Il n'est pas question de conditions.

M. GEOFFRION: Cela peut être une des allégations, je ne me rappelle pas exactement dans le moment. Mais une des allégations était que les conditions imposées lorsque l'entente a été faite n'ont pas été remplies et, conséquemment même si les baux étaient accordés suivant la convention, le procès aurait lieu et le jugement serait rendu d'après la convention.

L'hon. M. EMMERSON: Pourquoi sont-ils poursuivis devant les tribunaux?

M. GEOFFRION: Il y a longtemps que ces poursuites ont été intentées.

M. DOHERTY: L'objet est de faire déclarer que la convention n'est pas obligatoire. On prétend que cette convention ne pouvait pas être faite, et on veut que le juge déclare qu'elle n'a aucune valeur.

M. GEOFFRION: On prétend que les commissaires du port sont dans le tort.

M. DOHERTY: Cela n'est pas.

M. GEOFFRION: Eh bien, la cause est encore devant les tribunaux et sera jugée d'après la convention.

M. DOHERTY: Suivant la loi.

M. GEOFFRION: Suivant la loi; mon honorable ami a raison, le jugement sera rendu suivant la loi. Mais cet article dit simplement...

L'hon. M. BRODEUR: Cet article ne touche pas à cette question du tout.

M. GEOFFRION: Il dit simplement que l'ancienne commission sera rétablie et son existence prolongée.

M. DOHERTY: Je comprends parfaitement que l'article ne porte pas sur la ligne de division entre les propriétaires au delà des lots de grève.

L'hon. M. BRODEUR: La seule question qui a été soulevée est celle de savoir si les commissaires du port ont tort ou raison d'intenter cette poursuite contre les locataires. Depuis que cette discussion est commencée, j'ai reçu des documents, mais malheureusement je ne peux pas mettre la main sur le contrat. La question a été soumise à mon département et au département de la Justice, et M. Newcombe en a fait un résumé dans lequel il dit ce qui suit:

Il apparaîtrait d'après les documents et les explications verbales de M. Seath, le secrétaire de la commission du port, que la couronne a accordé ce qui est virtuellement un bail perpétuel à différentes personnes pour des lots de grève sur la rue Mill en rapport avec les pouvoirs hydrauliques créés par le canal Lachine. Dans quelques cas ces lots étaient très peu profonds, et, le 26 décembre 1873, les commissaires du port firent avec tous les propriétaires excepté deux, une convention dans laquelle on disait que l'on croyait

que les différents locataires empiétaient sur la propriété des commissaires du port, par le prolongement de leurs lots de grève plus loin dans la rivière qu'ils n'avaient le droit de le faire, et que pour mettre fin auxdites doutes, la commission du port avait fait préparer par leur ingénieur, une carte ou plan, indiquant où était la ligne d'arrière desdits lots. Et ce plan était annexé à la convention, et dûment signé.

Il est dit ensuite, que les commissaires du port veulent faire dans le port certains travaux adjoignant le fonds des lots, et des constructions sur toute la longueur et qu'ils veulent améliorer le port d'autre façon, et qu'à une assemblée tenue dans leurs bureaux il a été convenu que la ligne entre le terrain appartenant aux commissaires du port, et ceux des différents locataires sera à l'avenir la ligne marquée "A" sur le plan, les commissaires du port abandonnant aux différents locataires tout droit ou réclamation qu'ils peuvent avoir au terrain situé entre la rue Mill et ladite ligne de division ainsi marquée "A", les locataires de leur côté cédant aux commissaires du port certains terrains pour faire des chemins entre la rue Mill et le quai qui doit être construit en arrière des lots. Cette entente a été approuvée par décret du conseil en date du 8 octobre 1878.

Aujourd'hui, les locataires ne veulent pas livrer la propriété qu'ils avaient convenu de livrer. M. Newcombe ajoute:

Il semblerait désirable alors d'effectuer un règlement de ces difficultés si cela est possible, et j'apprends par M. Seath, que la commission serait satisfaite si les locataires consentaient à donner le droit de sortie qu'ils se sont engagés à donner dans la convention de 1873, et une bande de terrain pour les voies ferrées.

Cette convention a été faite en 1873. Les commissaires sont prêts à se conformer aux conditions stipulées dans le marché, mais l'autre partie ne veut pas les respecter. Que les locataires donnent le terrain qu'ils ont promis de donner et je suis certain que les commissaires ne chercheront pas à les déranger. S'ils veulent que les commissaires remplissent les conditions du marché, il faut qu'eux-mêmes remplissent leurs obligations. Il est bien bon de dire: "Donnez-nous un morceau de terre sur le front du fleuve, mais nous ne vous donnerons pas les sorties que nous avons promis de vous donner." Que les locataires remplissent leur part du marché.

M. DOHERTY: Le ministre est-il prêt à dire que la poursuite se contentera de demander l'exécution des obligations contractées par les locataires, et que le contrat sera annulé sur ce point? Si le ministre veut dire cela, il éclaircira la situation et fera disparaître toutes causes de plaintes.

L'hon. M. BRODEUR: Les commissaires du port m'ont toujours donné à entendre qu'ils consentaient volontiers à ce que le front du port demeurât dans l'état actuel, pourvu que les autres respectassent

leurs engagements. S'ils consentent à accorder aux commissaires du havre les rues qu'ils leur ont promises, les commissaires du havre consentiraient à laisser le front du fleuve, dans l'état actuel.

L'hon. M. EMMERSON : Je tiens à faire observer au comité que l'action intentée ne vise pas à forcer ces individus à remplir les conditions du bail, mais bien à annuler d'une façon absolue le bail, parce que les commissaires du port n'auraient pas reçu du Parlement l'autorisation d'affirmer cette partie du terrain. A mon avis, l'attitude des commissaires du port est injustifiable et voici pourquoi : les baux subséquents ont tous été accordés, le Gouvernement a reconnu cette ligne conventionnelle, et il ne saurait permettre aux commissaires du port de dire dans un moment de colère peut-être ou en obéissant à quelque autre mobile : Puisque vous n'avez pas fait cela, nous allons faire annuler d'une façon absolue cette ligne conventionnelle.

L'hon. M. BRODEUR : C'est de la plus haute importance.

L'hon. M. EMMERSON : On ne saurait se plaindre de ce qu'il soit intenté une action pour forcer ces individus à respecter leurs engagements ; mais il ne semble pas juste de la part du Gouvernement d'intenter une action dans le but d'obtenir l'annulation du bail.

M. DOHERTY : C'est le cas de dire qu'on châtie ici les innocents comme les coupables. Parce que certains individus ne respectent pas les conditions du bail, on se propose de punir tout le monde. J'ignore ce qui en est, mais si par l'action intentée, celui qui a rempli les conditions se trouve privé du droit à son terrain, objet du bail, ce serait une injustice. Pour force un ou deux propriétaires récalcitrants à observer les conditions du bail, vous privez tous les autres propriétaires de l'avantage de la ligne. L'attitude indubitable que prend le Gouvernement, c'est qu'il n'est pas lié obligatoirement par cette ligne envers un individu quelconque, qu'il remplisse, oui ou non, les conditions.

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est pas le Gouvernement, c'est la commission du port.

M. DOHERTY : C'est possible, mais apparemment les commissaires du port prétendent représenter la couronne, car, affirme-t-on, il n'y a pas de prescription qui vaille contre eux, et la couronne et le Gouvernement, sans doute, sont des termes plus ou moins identiques. L'action elle-même n'est pas une action pure et simple tendant à faire annuler le contrat pour inobservation des conditions. C'est toute autre chose d'intenter une action tendant à faire déclarer que l'acte n'a jamais lié obligatoirement les commissaires ; que, dès le début même, cet acte dépassait ab-

M. L. P. BRODEUR.

solument leur juridiction ; que par conséquent cette ligne n'existait pas et le résultat dans la circonstance en question, c'est que les individus qui ne sont pas maintenant en possession se trouvent dans l'obligation de garantir le titre de nouveaux individus lesquels, si la thèse du ministre est bien fondée, sont ceux-là même qui violent leurs obligations. Si l'action soulevait la question de violation des obligations, alors ces gens auraient droit de dire : "Nous n'avons pas de garantie à vous donner si vous ne remplissez pas votre obligation". Mais comme le Gouvernement affirme qu'il n'y a pas eu violation des conditions, mais que le titre est nul *ab initio* ; alors les possesseurs antérieurs, les vendeurs, sont obligés de venir défendre cet individu qui d'après la prétention actuelle du Gouvernement est celui-là même qui viole l'obligation.

L'hon. M. BRODEUR : Mais si l'action est intentée dans le but d'obliger cet individu à remplir ces obligations, c'est aux tribunaux qu'il appartiendrait de décider la question.

M. DOHERTY : Oui, entre le garant et celui qui est l'objet de la garantie. Si c'est bien là l'action, il n'y a absolument rien à redire à cet égard, et je n'ai pas un mot de critique à adresser au Gouvernement, s'il cherche à faire exécuter une obligation qui peut exister.

L'hon. M. BRODEUR : Je suppose que les avocats qui ont conseillé les commissaires du port ont pensé que ce genre d'action était préférable à l'autre.

M. DOHERTY : Précisément ; quelquefois, lorsqu'on prévoit qu'une action intentée n'aboutira pas au succès, on a recours à une autre action.

L'hon. M. EMMERSON : Et qu'advient-il de ceux qui ont rempli les conditions ?

M. DOHERTY : Précisément. Vous punissez indistinctement ceux qui ont rempli les conditions et ceux qui ne les ont pas respectées.

M. GEOFFRION : Il serait préférable de discuter l'article devant la Chambre.

M. DOHERTY : Très bien ; je compte avoir convaincu le ministre de la légitimité de ma thèse.

L'hon. M. EMMERSON : L'article porte :

A partir de ladite pointe nord de l'île de Montréal jusqu'à un point situé en face de l'église paroissiale de la Longue-Pointe, la limite est formée par la rive ouest du fleuve Saint-Laurent, à la ligne des eaux hautes et comprend la grève dudit fleuve.

En demeurant inscrits au bill, ces mots supprimeraient complètement toute ligne conventionnelle, ils annuleraient tous vos

décrets en conseil et la reconnaissance, de temps à autre, donnée à cette ligne conventionnelle par le Gouvernement et qui a servi de base aux beaux exécutés. Si cette loi est adoptée et que les faits soient bien ce que je suppose, alors les litiges n'ont pas de raison d'être.

L'hon. M. BRODEUR : Dans notre intention, cette loi ne doit pas influencer sur les litiges pendants entre ces locataires et les commissaires du port. Si l'honorable député nourrit quelque doute à cet égard, nous pourrions insérer dans le bill un article à cet effet.

L'hon. M. EMMERSON : Je désirerais qu'on insérât au bill un article en ce sens.

M. GEOFFRION : Cet article ne saurait porter atteinte aux droits de ceux qui passent des contrats basés sur des conventions intervenues entre eux ?

M. DOHERTY : A mon avis, l'article porterait atteinte à ses droits, parce que le statut déclare précisément à quel endroit se trouve la frontière du port de Montréal. La convention ici ne tend qu'à définir la frontière du port de Montréal à cet endroit précis, et si nous déclarons législativement que la frontière se trouve ailleurs, il s'ensuit naturellement que la convention serait complètement annulée.

L'hon. M. BRODEUR : Cet argument est peut-être valable ; je ne voudrais pas m'autoriser de ce texte pour porter atteinte aux litiges pendants devant les tribunaux, et nous pouvons insérer une clause déclarant que la loi n'aura pas cet effet.

M. DOHERTY : J'en suis convaincu, dans l'intention des auteurs de cet article, les litiges soumis aux tribunaux ne sont nullement visés.

L'hon. M. EMMERSON : Vous supprimez la ligne conventionnelle ; cela me semble injuste ; par là vous prenez une attitude diamétralement opposée à celle tenue de temps immémorial par les gouvernements précédents. A mon avis, cet article doit respecter la ligne conventionnelle.

L'hon. M. BRODEUR : Si l'honorable député peut persuader aux fermiers de respecter leur convention, je m'efforcerais d'engager les commissaires du port à faire la même chose.

L'hon. M. EMMERSON : J'en conviens, ces individus doivent respecter leurs obligations ; mais, à mon avis, le Gouvernement aurait tort de céder à un mouvement d'impatience et de supprimer ce qui existe depuis quarante ans ou davantage, parce que certains individus, prétend-on, auraient violé leur engagement. Obligez-les à respecter les conventions. Si je ne me trompe, toutefois, telle n'était pas l'objection soulevée, lorsqu'on m'a soumis à titre de ministre

des Chemins de fer, la question se rattachant à plusieurs de ces propriétés.

L'hon. M. BRODEUR : Nous allons insérer les mots : " Toutefois, nulle disposition contenue dans la présente loi ne saurait s'appliquer aux litiges pendants devant les tribunaux."

L'hon. M. EMMERSON : Et insérez aussi les mots : " Nulle disposition contenue dans la présente loi ne saurait porter atteinte à la ligne conventionnelle établie."

L'hon. M. BRODEUR : Je n'irai pas déclarer que les commissaires du port sont coupables à cet égard, alors que d'autres individus ne respectent pas leurs engagements.

L'hon. M. EMMERSON : Puisque le gouvernement fédéral a reconnu, depuis quarante ans, cette ligne conventionnelle, il va sans dire que ce principe doit être reconnu dans une loi de ce genre, et au moment où vous reculez les frontières de votre port, il ne faut pas manquer aux engagements pris envers ces individus.

L'hon. M. BRODEUR : Il ne serait pas juste de dire aux commissaires du port, qu'ils doivent respecter cette convention, sans obliger en même temps les autres intéressés à respecter les engagements. Les tribunaux sont saisis de la question, et j'insère au bill une disposition portant que cette loi ne saurait s'appliquer aux affaires soumises aux tribunaux.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne tiens pas à ce que le ministre insère une disposition tendant à permettre aux locataires de se soustraire aux conditions de leurs baux. La reconnaissance de la ligne conventionnelle, existant depuis quarante ans, ne saurait avoir cet effet.

M. GEOFFRION : Bien qu'il ait existé une ligne conventionnelle, il ne s'ensuit pas que le Gouvernement ne doive pas modifier aujourd'hui les limites du port de Montréal. Nous serons peut-être obligés, dans vingt ans d'ici, de reculer de nouveau les frontières du port.

L'hon. M. EMMERSON : Vous pouvez, au besoin, reculer les frontières du port, en vertu du droit de haut domaine ; mais en faisant cela, il faut reconnaître les droits des particuliers. L'intérêt même du département demandait l'établissement de cette ligne conventionnelle. Ce système a parfaitement fonctionné depuis qu'il est établi et j'adjure le ministre de ne pas supprimer cette ligne, ce qui porterait un coup fatale aux droits de ces individus.

L'hon. M. BRODEUR : L'honorable député perd de vue un point fort important. Voici deux parties intéressées à un traité, l'un des intéressés s'obligeant à donner une partie de sa propriété sur le front du fleuve :

tandis que l'autre doit fournir les rues et les ruelles pour faciliter les communications entre le bord de l'eau et la ville de Montréal. Il existe un litige à cet égard. On prétend que les fermiers qui devaient fournir ces rues et ces ruelles, n'ont pas respecté leurs engagements et la commission leur dit: "Si vous voulez que le contrat soit respecté, donnez-nous les rues, comme nous vous avons cédé une partie de notre propriété; si vous ne nous cédez pas les rues, alors remettez-nous notre propriété".

Je ne crois pas qu'il serait juste pour nous de forcer une des parties à se conformer à l'entente sans y obliger l'autre. J'admets qu'il y a quelque chose dans le point soulevé par mon honorable ami et par conséquent nous stipulons que cette loi n'affectera pas les droits des parties.

L'hon. M. EMMERSON: Je n'ai pas d'objection quant à ce que dit le ministre au sujet des parties qui se conforment à leurs obligations; mais ici c'est une question entièrement différente. Il ne s'agit pas ici d'affaire entre la commission du port et les locataires, mais entre le Gouvernement et la commission du port. La Couronne peut obliger les locataires à remplir toutes les conditions contenues dans le bail et je n'ai rien à dire contre semblable mesure. Mais le litige n'est pas soulevé dans cette intention. Je sais qu'il n'y a pas de difficulté relativement à quelques-uns des ayant cause des locataires remplissant les conditions de leur bail quelles qu'elles puissent être relativement aux autres; mais si vous permettez par cette mesure de supprimer la ligne conventionnelle vous commettrez une injustice envers les parties qui se sont conformées aux conditions de leur bail depuis le commencement jusqu'à l'heure actuelle.

L'hon. M. BRODEUR: Non par cette loi. Elle n'affectera aucunement les droits de ces parties.

L'hon. M. EMMERSON: Certainement, je pense qu'elle les affectera parce que les baux en vertu desquels ils possèdent, admettent la reconnaissance d'une ligne conventionnelle et par cette loi vous allez supprimer leur limite est et dénaturer leur titre—ce qui est une violation du contrat primitif et un manque de foi à leur égard.

M. RIVET: Dois-je comprendre que l'honorable député est opposé à l'extension des limites du port de Montréal?

L'hon. M. EMMERSON: Non.

M. RIVET: Peut-il donc indiquer une autre méthode que celle qui est prévue dans cette loi pour déterminer les nouvelles limites?

L'hon. M. EMMERSON: Oui, je le peux.

M. RIVET: L'amendement de l'honorable ministre protège les droits de toutes les parties.

M. L. P. BRODEUR.

L'hon. M. EMMERSON: Si l'on me demandait mon avis, je dirais qu'il faut établir une réserve relativement à la ligne conventionnelle qui a été acceptée par le Gouvernement, par les locataires, par la commission du port, par tout le monde pendant trente ou quarante ans. Cela n'a rien à faire avec la question de savoir si les locataires se sont conformés aux conditions de leurs baux.

L'hon. M. BRODEUR: Il y a des parties devant les tribunaux aujourd'hui et mon honorable ami veut que nous déclarions par cette loi qu'une des parties est dans son droit.

L'hon. M. EMMERSON: Non. La cause qui est devant le tribunal n'a pas pour but de trouver si oui ou non les parties se sont conformées aux stipulations des baux, mais bien de faire disparaître toute idée d'une ligne conventionnelle et de dire que dès le début ce fut une erreur. Mon honorable ami sait que tous les locataires n'ont pas violé la convention et je parle au nom de ceux qui s'y sont conformés. Je n'essaie pas de justifier quiconque ne s'est pas conformé aux termes de la convention.

L'hon. M. BRODEUR: Ce fut une entente commune entre les commissaires du port et les locataires.

L'hon. M. EMMERSON: Non; ce fut une entente commune entre, les commissaires du port et le Gouvernement.

Je me souviens d'avoir examiné les baux à l'époque où sir Charles Tupper était ministre des Chemins de fer et des Canaux et j'ai parfaitement souvenance d'avoir vu une reconnaissance de cette ligne conventionnelle. Mais de plus, si mon honorable ami veut examiner les registres du conseil privé de 1903 il trouvera un arrêté du conseil qui la reconnaît relativement à des baux consentis par le département des Chemins de fer et des Canaux. Ce que je prétends c'est que ces procès sont faits pour effacer la ligne conventionnelle et que la position de la commission du port serait soutenue et rendue plus solide de toute façon par cet article.

L'hon. M. BRODEUR: Pas du tout.

L'hon. M. EMMERSON: C'est mon opinion comme avocat et d'après la connaissance que j'ai des faits et je crois que les tribunaux me donneront raison s'ils procèdent jusqu'au bout.

M. LANCASTER: Je suis obligé de dire qu'après avoir entendu la discussion, je crois que l'honorable député de Westmoreland a émis une opinion parfaitement juste. Je ne vois pas pourquoi le ministre tient à intervenir dans les limites de la propriété d'un homme afin de protéger les droits des parties en cause pour d'autres motifs. Je

ne crois pas que ce soit juste et équitable pour les parties. Je pense qu'on devrait insérer un amendement qui ne dirait pas davantage que ce que le ministre a déclaré, à savoir: que cet article n'affectera pas la ligne de démarcation ou la décision fixant cette ligne. L'article tel qu'il est amènerait des difficultés après l'adoption de la loi.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne crois pas que mon honorable ami ait parfaitement cité l'objet de l'article. Il laisse simplement la ligne de démarcation telle qu'elle était dans l'ancienne loi. J'admets que peut-être il pourrait être interprété comme atteignant les droits des parties dans les affaires actuellement pendantes et pour faire disparaître cette éventualité j'ai présenté un amendement à l'article. Ce que la commission du port consent volontiers à faire, c'est de laisser chacun se conformer à son contrat.

L'hon. M. EMMERSON: Que le Gouvernement se conforme à son contrat.

L'hon. M. BRODEUR: Le litige n'est pas une question d'intérêt public. Il existe entre des parties privées car les commissaires du port sont en réalité dans ce cas des parties privées.

M. LANCASTER: Je maintiens que le remède proposé par l'honorable ministre va un peu plus loin qu'il ne voudrait aller. Il supprimerait la ligne conventionnelle reconnue et interviendrait dans le procès au profit d'une partie au lieu de les protéger toutes les deux.

M. DOHERTY: Je crois que le ministre désire simplement protéger les droits des commissaires du port relativement aux personnes qui ont violé les conditions de leur contrat. D'autre part, je ne pense pas que personne soit désireux de protéger les droits de quiconque a violé les conditions de son engagement et certainement nul ne désire empêcher l'extension des limites du port de Montréal. Ce que je proposerai, c'est que l'amendement soit conçu à peu près dans les termes suivants:

Pourvu que rien dans la loi n'affecte les droits, tel que définis dans la loi du 6 décembre 1873, d'aucuns des propriétaires ou locataires qui ont rempli leurs obligations conformément à ce contrat.

Or le ministre dit et répète que le but du litige est seulement d'obliger les propriétaires à se conformer à leurs obligations. Par conséquent il concède que ce litige n'aurait pas dû être soulevé contre les propriétaires qui ont rempli leurs engagements. Si le ministre consent à déclarer par cet amendement que les droits seront maintenus tels qu'ils sont définis dans la loi dans le cas de tous les propriétaires qui se sont conformés à leurs obligations, je consentirai très volontiers à laisser ceux qui n'ont

pas rempli leurs obligations supporter les conséquences de leur propre conduite.

L'hon. M. BRODEUR: Mais l'honorable député (M. Doherty) voit comme un pareil amendement serait dangereux. Il renverrait purement et simplement la cause soumise actuellement aux tribunaux. L'honorable député l'admet-il?

M. DOHERTY: Oui.

L'hon. M. BRODEUR: Est-ce que ce n'est pas une chose sérieuse de légiférer pour mettre quelqu'un hors de cause. Ne serait-il pas de beaucoup préférable d'adopter l'amendement que je propose car il stipule simplement que cette loi n'affectera en rien la question qui est pendante devant les tribunaux. L'honorable député (M. Doherty) propose un amendement qui renverrait la cause des commissaires du port.

M. DOHERTY: Alors le ministre admettra-t-il ce que j'ai prétendu depuis le commencement—que la cause qui est devant le tribunal n'a pas pour but de forcer tous les parties à remplir leurs obligations, mais que c'est, ainsi que l'a démontré l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) et moi-même une pure et simple répudiation par les commissaires du port de Montréal—qui, s'ils sont le gouvernement ou ne le sont pas,—sont du moins très unis au Gouvernement, ne répudieraient pas un contrat sans l'approbation du Gouvernement...

L'hon. M. BRODEUR: C'est parce que les autres ne se sont pas conformés à leurs engagements.

M. DOHERTY: L'honorable ministre raisonne en cercle. Quand je lui demande de protéger les droits des commissaires du havre seulement contre ceux qui ne se sont pas conformés à leur accord il dit que cela mettra hors de cour les commissaires du havre; parce que l'action prise consiste à faire déclarer que ceux mêmes qui se sont conformés aux stipulations du contrat n'ont pas de droits. Mais quand je montre que l'adoption de cette mesure est en réalité une répudiation par le Gouvernement du contrat des commissaires, il dit qu'il veut que les locataires se conforment aux termes de leur contrat. Je crois qu'il est vrai que mon amendement renverrait la cause actuellement pendante. Mais je crois que dans l'intérêt du public et pour l'honneur du Gouvernement—l'action prise étant telle que l'admet le ministre—nous devrions la faire renvoyer légalement par le tribunal.

Je pense que c'est une chose indigne de voir un commissaire placé sous le contrôle du Gouvernement se présenter devant le tribunal avec une méprisable répudiation d'un contrat qui a été fait de bonne foi, en

s'appuyant sur le seul motif que la propriété en question était une propriété publique, et ni la commission du port, ni la couronne elle-même—qui a approuvé ce qui a été fait—ne pouvaient la vendre. En s'appuyant sur ce motif, les commissaires du port ayant derrière eux le Gouvernement qui les approuve, déclarent qu'ils profiteront du fait que c'était une propriété publique pour répudier un contrat qui, s'ils étaient citoyens privés, serait absolument obligatoire à leur égard, non seulement au point de vue de l'honneur, mais en loi. Je ne crois pas qu'il soit mis en doute que comme question d'honnêteté et de bonne foi ce contrat lie les commissaires du port. Si cet amendement devait annuler la question pendante devant les tribunaux, comme le dit le ministre, c'est parce que les commissaires du port comptent pour réussir dans cette cause sur le fait qu'ils ne peuvent pas être forcés à faire ce qu'ils ont consenti. La vraie position est celle-ci:

Dans le but,—je ne le contesterai pas, puisque le ministre l'a déclaré—de forcer quelques propriétaires récalcitrants à remplir leurs engagements, la commission du port, avec l'appui du Gouvernement, dépose tout simplement les propriétaires qui ont rempli leurs engagements. Elle déclare bel et bien que, si elle ne peut obtenir de tous ce qu'elle désire, elle va enlever à tous ce qu'ils ont détenu depuis quarante ans, aux termes d'une convention proposée par elle; car si le ministre examine l'acte du port que cette convention a été conclue, si l'honorable ministre examine la question, il constatera qu'à une date que je ne saurais indiquer le Gouverneur en conseil, sachant parfaitement que cette question de droit pourrait se soulever, a déclaré expressément que cet arrangement serait approuvé et devait l'être en équité. La position est aujourd'hui celle-ci: le Gouvernement tout en insistant toujours que le but est d'obliger les récalcitrants à remplir leurs engagements, refuse d'accepter mon amendement à cet effet et qui, tout en sauvegardant les droits de la commission du port à l'encontre de tous ceux qui n'ont pas rempli leurs engagements, ne touche aucunement à la situation de ceux qui ont rempli leurs engagements, qui se sont conformés aux conditions du marché.

L'hon. M. EMMERSON: Nous avons ici le spectacle d'un ministre de la Marine qui déclare: Nous allons laisser ces poursuites se continuer, parce que certains individus n'ont pas rempli leur partie de la convention. Il déclare: Ces hommes n'ont pas rempli leurs engagements, et c'est pourquoi le Gouvernement ne remplira pas les siens à l'égard de certaines autres gens. Au point de vue de l'honneur public, c'est assurément un spectacle dont je ne m'attendais pas à être le témoin en cette Chambre. Ces individus tiennent

M. C. J. DOHERTY.

certain droits de la couronne, droits qui leur ont été concédés en 1883, 1885, 1887, et autres années, droits fondés sur une limite conventionnelle établie en 1873, en vertu d'une entente conclue entre la commission du port et ces autres personnes. Mais je prétends que c'est là une question intéressant non seulement la commission du port, mais le Gouvernement tout particulièrement, pour la raison que c'est le Gouvernement qui a consenti ces baux, de telle sorte que les locataires tiennent leurs droits du Gouvernement et du département des Chemins de fer et des Canaux: l'usage d'une certaine étendue de terrain délimitée par une ligne conventionnelle. Et maintenant le ministre, par ce projet de loi, nous demande d'aider la commission du port de Montréal à supprimer purement et simplement les droits conférés par ces baux obtenus du Gouverneur en conseil. Nous avons parfaitement raison de demander au ministre de maintenir cette limite conventionnelle en faveur de ceux qui ont rempli leurs engagements.

L'hon. M. BRODEUR: Que l'honorable député me permette de lui poser une question. S'il est vrai que le département des Chemins de fer et des Canaux a cédé à bail des terrains délimités d'une certaine manière et si aujourd'hui la commission du port veut en déposséder ces locataires, ceux-ci n'ont-ils pas un recours en garantie contre le département, afin de n'être pas troublés dans leur jouissance?

L'hon. M. EMMERSON: L'honorable ministre sait bien qu'une ligne conventionnelle peut bien ne pas être consignée par écrit; mais qu'entre sujets de la couronne une ligne conventionnelle a autant de fixité que si elle était constatée par acte du Parlement. Dans la détermination d'une frontière entre individus sujets de Sa Majesté, le simple consentement et la simple détermination de cette ligne conventionnelle interdisent à tout jamais aux deux parties d'y contrevenir. Mais c'est autre chose s'il s'agit d'une affaire entre la couronne et un des sujets de la couronne. Le droit de prescription existe, et peu importe où passe la ligne conventionnelle, la couronne est à même de répudier la convention n'ayant pas été observée par un ou deux des locataires, la couronne va refuser de reconnaître cette ligne conventionnelle, cette ligne qui a été établie, cette qui a servi de frontière, cette ligne en considération de laquelle certains droits ont été reconnus; la couronne va refuser de reconnaître cette ligne, va violer la convention, enfreindre les conditions auxquelles le bail a été accordé, et pourquoi? Parce que certains locataires ou ayants droits des locataires n'ont pas rempli leurs engagements.

C'est ce dont je me plains. Je demande au ministre de faire ce que comporte l'amendement de l'honorable représentant

de Sainte-Anne (M. Doherty), c'est-à-dire de conserver à ces locataires ou à ces ayants droit des locataires qui n'ont pas violé leurs engagements, tous les droits qu'ils ont ou peuvent réclamer aux termes de leurs baux. C'est juste et équitable; c'est ce que la couronne devrait faire en toute conscience. Il est de simple justice, il est d'intérêt public de le faire. En ce faisant, on exonère la conscience publique. C'est tout ce que je demande, et je crois que l'amendement présenté par l'honorable représentant de Sainte-Anne procure ce résultat entièrement. Mais le ministre déclare qu'il maintient les droits de ceux qui sont en procès. Or, il s'en trouve d'autres qui ne sont pas en procès, il s'en trouve d'autres qui peuvent réclamer le bénéfice de cette ligne conventionnelle, et dont les droits ne sont pas en litige.

L'hon. M. BRODEUR: Lesquels?

L'hon. M. EMMERSON: Je ne les connais pas tous.

L'hon. M. BRODEUR: Mais l'honorable député affirme qu'il s'en trouve: qui sont-ils?

L'hon. M. EMMERSON: Je suis bien sûr qu'il s'en trouve. Mais je retire cette déclaration et je dirai qu'il peut s'en trouver, et s'il s'en trouve, sûrement vous n'allez pas les priver du privilège de revendiquer leurs droits relativement à cette ligne conventionnelle. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, s'il était à son siège, ne prétendrait pas que ces baux ne sont pas obligatoires, bien que dans nombre de cas ils aient été consentis après que cette ligne conventionnelle eut été établie, lorsque les parties prirent possession du terrain, et cela avec l'entente expresse qu'il existait une ligne nettement définie.

Et maintenant, par le moyen de ce projet de loi, vous voulez faire disparaître cette ligne nettement définie, vous allez la faire varier suivant les sinuosités de la berge du Saint-Laurent à l'eau haute, de sorte que personne ne sera plus certain de ce qu'il possède. S'il existait un doute, ce doute a été dissipé. Et par le moyen de cette législation, à cette date tardive de la session, parce que la commission du port a eu maille à partir avec quelque locataire, vous décrêtez la confiscation pure et simple des droits détenus par des concessionnaires aux termes du bail primitif. Le ministre devrait accepter l'amendement. Il ne saurait causer de préjudice à personne; il ne protège aucunement ceux qui n'ont pas rempli les conditions du bail, et si je comprends bien, c'est tout ce que le ministre demande.

M. DOHERTY: Je propose comme sous-amendement:

Rien dans la présente loi ne portera atteinte aux droits définis dans la loi du

.afférents aux propriétaires qui ont rempli leurs engagements imposés par le bail.

Je n'ai pas ladate précise de la loi, mais je dirais "1873".

L'hon. M. BRODEUR: J'espère que l'honorable député n'insistera pas là-dessus. Il nous demande de prendre une décision très grave. Son amendement nous invite toute simplement à décider une affaire dont les tribunaux sont saisis en ce moment. Ce sera la première fois que notre Parlement prend sur lui de décider une affaire litigieuse. Le public est dépouillé de ses droits, et c'est une mesure très grave.

M. DOHERTY: Je crois qu'il est excessivement grave qu'un département de l'administration intente une poursuite en vue de la répudiation d'une convention solennelle conclue par lui, homologuée et ratifiée par le Gouverneur en conseil.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne le reconnais pas. Le Gouvernement n'a rien à voir à l'affaire.

M. DOHERTY: Si ce que je dis est vrai, alors mon amendement n'aura aucun effet sur le sort de la cause. Il y a quelques instants, quand j'ai suggéré cet amendement-ci pour la première fois, le ministre a répondu: L'effet sera de mettre fin par législation à une poursuite judiciaire. Mais aux termes du présent amendement, il n'y aura de sauvegardé que les droits conférés par la convention à ceux qui ont rempli leurs engagements. Ainsi tout ce dont se plaint le ministre, c'est que mon amendement mettrait fin par législation à cette partie de la poursuite, s'il se trouve plusieurs parties, par le moyen de laquelle un département de l'administration fédérale, avec l'approbation du ministre, répudie un engagement solennellement pris par lui, subséquentment ratifiés par le Gouverneur en conseil, par la couronne de la manière la plus formelle; et cela sans mettre en doute le caractère parfaitement sérieux de la convention, mais simplement sous prétexte que lorsque la couronne a ratifié ce contrat, elle aurait dû s'adresser au Parlement et se faire autoriser en conséquence. En d'autres termes, mon amendement a pour objectif très sérieux de faire déclarer au Parlement qu'il désapprouve le désaveu, sur de simples questions de forme, de conventions solennellement conclues par un département de l'administration et approuvées par la couronne. Si la députation se rend bien compte que mon amendement ne peut contrecarrer la commission du port qu'en ce qui regarde la répudiation de cette convention, elle approuvera, je pense, mon amendement.

Je serais très surpris si notre pays, par l'intermédiaire de ses représentants approuvait une telle attitude de la part d'un département de l'administration à l'égard

d'une convention conclue de la manière que j'ai dite et solennellement ratifiée par la couronne; et cela, comme le ferait voir le décret en conseil auquel j'ai fait allusion, après qu'on eût signalé à l'attention de la couronne les difficultés qui pourraient se produire; mais elle ne l'a pas moins ratifiée, car la justice exigeait qu'elle le fût.

(Le sous-amendement de M. Doherty n'est pas adopté; l'amendement de M. Brodeur est adopté, de même que l'article ainsi modifié).

L'hon. M. BRODEUR: Je propose de reculer jusqu'à la Longue-Pointe les limites du havre; et l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Geoffrion) m'a proposé de porter cette frontière non seulement jusqu'au milieu du fleuve, mais même davantage de manière à y comprendre également la rive sud.

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

L'hon. M. BRODEUR: Les articles 4 et 4 du projet de loi tendent à reculer les limites du havre de Montréal depuis la Longue-Pointe jusqu'à l'extrémité nord de l'île de Montréal.

L'honorable député de Chambly-et-Verchères (M. Geoffrion) a suggéré que nous devrions inclure également la partie sud du fleuve, à partir de Saint-Lambert en descendant jusqu'à l'intersection du Bout-de-l'Île. Les commissaires du port ont approuvé cela et en conséquence je propose:

Que les articles 2, 3 et 4 soient remplacés par ce qui suit:

2. L'article 6 dudit acte est abrogé et remplacé par ce qui suit:

6. Pour les fins du présent acte le port de Montréal sera borné comme suit:

a) Du côté ouest ou côté de la ville, jusqu'à un point vis-à-vis de l'église paroissiale de la Longue-Pointe, la limite continuera d'être telle qu'établie par les dispositions de l'article 5 du chapitre 43 des Statuts de 1855 de l'ancienne province du Canada, et telle que prolongée par les dispositions de l'article 5 du chapitre 61 des Statuts de 1873, lesquelles dites dispositions sont relatées dans l'annexe 2 du présent acte, et seront interprétées conformément aux circonstances dans lesquelles les deux dits actes ont été adoptés respectivement. Vers le nord à partir dudit point, ledit port est prolongé et ladite ligne limitrophe se continuera jusqu'à l'extrémité nord de l'île de Montréal, suivant le fleuve Saint-Laurent le long de la ligne actuelle des eaux de grandes crues et comprenant la grève jusqu'à cette ligne.

b) La limite sud sera une ligne dans la direction astronomique N. 65 E. à partir de l'extrémité est de la ligne de séparation entre les lots connus respectivement sous les nos 3266 et 3267 du cadastre et livre de renvoi officiels de la paroisse de Montréal jusqu'à l'intersection de la limite est.

M. C. J. DOHERTY.

c) La limite est ira de l'intersection de la limite sud avec (la ligne actuelle des eaux de grandes crues sur) la rive est du fleuve Saint-Laurent, le long de ladite ligne des eaux de grandes crues, et y compris la grève jusqu'à cette ligne, jusqu'à son intersection avec la limite nord.

d) La limite nord sera une ligne allant de ladite extrémité nord de l'île de Montréal au Bout-de-l'Île, se dirigeant astronomiquement franc est, et se prolongeant à travers le fleuve Saint-Laurent jusqu'à son intersection avec la limite sud.

3. Dans les limites dudit port, la corporation n'aura aucun droit ni juridiction sur le principal chenal des navires, dans le fleuve Saint-Laurent, ni sur aucune île ou grève ni aucun territoire, immergé ou non, ayant été jusqu'à présent concédé, aliéné ou loué par la couronne, pourvu que si ces îles, grèves ou territoires retournent à la couronne pour quelque raison que ce soit, ils deviendront par là même sujets à la juridiction des commissaires dans la même mesure que les autres parties du port.

2. Le Gouverneur en conseil peut, pour les fins de cet article, définir l'étendue et les limites dudit chenal des navires, pourvu que rien dans le présent acte ne puisse affecter les causes maintenant en litige.

(L'amendement est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

INTERPELLATION SUR LES TRAVAUX DE LA COMMISSION DES EAUX LIMITROPHES.

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. C. A. MAGRATH (Medicine-Hat): Monsieur l'Orateur, en me levant pour discuter certaines particularités du traité récemment conclu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, relativement à certaines eaux limitrophes entre nos voisins et nous, je me rends compte de la gravité de la situation. Je sais que ceci n'est pas une occasion où l'on doit faire preuve de chauvinisme, mais qu'il s'agit plutôt d'examiner avec soin la situation afin de la discuter avec calme. Je me propose de critiquer très librement notre Gouvernement au sujet de cette question, parce que je crois en avoir non seulement le droit, mais encore le devoir, à titre de représentant d'une partie du pays très intéressée à l'une des particularités de ce traité. J'espère pouvoir faire cette critique sans froisser les honorables membres de la droite.

Je ne veux pas non plus offenser nos voisins de la république américaine en disant ce que je puis avoir à dire sur leur compte.

Nul plus que moi, en ce pays, n'admire les citoyens américains. Je reconnais en eux un peuple fort, actif, éveillé, qui, lorsqu'il entreprend de faire quelque chose, réussit toujours à produire quelques résultats. Je dois dire que je ne crois pas leur

faire injure en exprimant l'opinion qu'ils ont une faiblesse résultant du fait que leur force n'a été tout récemment constatée— un désir de se montrer arbitraires, faiblesse qui semble avoir tourné à leur avantage en plus d'une occasion.

Certains principes primordiaux doivent servir de base à la négociation des traités. Par exemple, je prétends ceci: le plus grand service qu'un gouvernement puisse rendre consiste à sauvegarder les intérêts de ses administrés dans les affaires internationales, car il est possible que la vie de la nation puisse dépendre de cela. Le plus grand honneur que l'on puisse faire à un citoyen, c'est de lui confier la négociation d'un traité. Cela constitue pour lui de la part de son pays par l'entremise de son gouvernement, un certificat de loyauté, attestant ses hautes qualités diplomatiques, ou sa profonde connaissance technique des sujets qui doivent être discutés.

Quand, cependant, un traité ne doit-il pas être appelé un traité? Lorsque l'une des hautes parties contractantes s'endort le long de la route. Il est vrai que cela peut être une convention, mais il peut se faire qu'elle soit tout à fait partielle.

En traitant cette question, je me propose d'établir une comparaison entre les singulières méthodes d'affaires de notre Gouvernement et les méthodes singulièrement pratiques d'un gouvernement tel que celui des Etats-Unis. Pour démontrer ceci, il faut entrer dans quelques détails. Au commencement de l'année 1902, il est évident que le président Roosevelt et son cabinet avaient des vues au sujet des eaux internationales, un but ou règlement quelconque qu'ils désiraient atteindre à cet égard, et il ne faut pas supposer que des hommes d'Etat aussi rusés aient exposé au public, et encore moins au Canada, tous les objets qu'ils avaient en vue. Cependant, ils ont donné à quelques-unes de leurs vues une forme concrète par un acte du congrès approuvé le 13 juin 1902. Avec votre permission, je vais lire un paragraphe de cet acte:

Le président des Etats-Unis est par le présent requis d'inviter le gouvernement de la Grande-Bretagne à participer à la formation d'une commission internationale devant être composée de trois membres nommés par les Etats-Unis et de trois membres chargés de représenter les intérêts du Dominion du Canada. Ces commissaires auront pour devoir de faire une enquête et un rapport sur les conditions et l'utilisation des eaux adjacentes aux lignes frontières entre les Etats-Unis et le Canada, y compris toutes les eaux des lacs et des rivières dont l'écoulement naturel est par le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'océan Atlantique.

Il y a dans ce paragraphe, deux particularités sur lesquelles je désire attirer l'attention. On remarquera que l'enquête doit s'étendre à toutes les eaux dont l'écoulement naturel est par le chenal du Saint-

Laurent jusqu'à l'océan Atlantique. Prenez le cas de la rivière Nipigon, un cours d'eau canadien se déversant dans le lac Supérieur, situé sur tout son parcours dans notre territoire. Cependant, ses eaux se dirigent vers l'Atlantique en passant par le fleuve Saint-Laurent. Nos amis à Washington, la considèrent-ils comme un cours d'eau international? L'honorable député de la rivière La Pluie s'est exprimé dans ce sens en présentant à la Chambre son bill concernant la force motrice de la rivière Nipigon, il y a déjà plusieurs semaines— de fait, il a alors déclaré que la même opinion lui avait été exprimée par un membre de la commission des voies de communication par eau. Je suggérerais que le Gouvernement donnât à ce membre de la commission l'ordre de puiser ses renseignements à une autre source.

Cependant, le langage de la loi n'est pas accidentel. Nos voisins n'ont pas l'habitude d'agir accidentellement. Alors, affirme-t-il le principe que les eaux qui se trouvent au Canada et qui alimentent les cours d'eau canadiens ne doivent pas être détournés en Canada de façon à compromettre la jouissance qu'un territoire en possession d'une autre nation en a eue durant les siècles écoulés? S'il en est ainsi, qu'a-t-on fait de ce principe lors du règlement du différend relatif à la rivière Sainte-Marie, entre l'Alberta et le Montana? Dans le cas en question, nos amis américains n'ont pas hésité à dire que la principale source d'alimentation de la rivière Sainte-Marie ce sont les lacs Sainte-Marie dans le Montana; que l'eau appartient à cet état; qu'elle pourrait être et serait déversée dans cet état pour l'avantage de ses habitants, nonobstant le fait que ce cours d'eau a toujours, dans les siècles passés, desservi le territoire canadien et que son déversement dans le Montana impiéterait sur les droits acquis des Canadiens, droits dont je vais parler plus tard.

La deuxième particularité que je veux signaler dans ce paragraphe, c'est que la commission devait faire une enquête sur les eaux "adjacentes aux lignes frontières entre les Etats-Unis et le Canada, y compris, etc." Ce langage implique-t-il quelques eaux frontières en particulier? Je ne le crois pas, et je ne puis voir aucune ambiguïté dans ces paroles. Pourtant, en 1905, lorsque la commission conjointe s'est réunie, la section canadienne a proposé la considération du règlement d'un différend relatif à certains intérêts dans le Nouveau-Brunswick et l'état du Maine sur la rivière Saint-Jean. La section américaine a soumis l'affaire à son Gouvernement et on l'a informé que le sujet ne pouvait être pris en considération vu qu'il ne relevait pas de la juridiction de la commission; que la teneur de l'acte limitait les opérations de la commission à une enquête sur les eaux se déchargeant dans

l'Atlantique par le chenal du Saint-Laurent. Le gouvernement des Etats-Unis a appuyé cette opinion en déclarant que le congrès n'avait jamais eu l'intention de donner aux opérations de la commission une partie aussi étendue que celle qui était suggérée par le Canada; qu'autrement, il n'aurait jamais affecté par l'acte la faible somme de \$20,000 pour les frais de la section américaines. On ne saurait guère considérer sérieusement cette prétention, vu que la section américaine, dans son rapport à son gouvernement le 1er décembre 1905, dit:

Pour lui permettre de continuer son enquête, on aura besoin d'un crédit supplémentaire.

Une autre raison donnée par le gouvernement des Etats-Unis, et j'admettrai franchement que c'en est une bonne, c'est que la commission ne devrait pas étudier la question des eaux internationales intéressant le Nouveau-Brunswick et le Maine, sans que les gouvernements du Nouveau-Brunswick et du Maine aient pris des mesures pour se faire représenter.

Il est évident que les Etats-Unis n'avaient pas l'intention de permettre la considération de la question des eaux de la rivière Saint-Jean. Il a cherché des raisons pour appuyer sa position et il en a certainement fourni une excellente. Mais je trouve étonnant que notre Gouvernement ait permis au gouvernement des Etats-Unis d'abandonner cette position, lorsqu'il avait évidemment entrepris d'inclure dans ce traité un différend relatif à la rivière Sainte-Marie, quant à certains intérêts dans l'Alberta et le Montana, sans exiger une expression d'opinion de la part du gouvernement d'Alberta ou d'autres intérêts divers de l'Alberta, affectés par cette question. Le gouvernement des Etats-Unis est sorti inflexible et le Canada a été forcé de se retirer. Sir Wilfrid Laurier, écrivant au secrétaire de la section canadienne, le 5 juin 1905, dit:

Relativement à l'objection soulevée par les commissaires américains contre la considération des eaux autres que les eaux des lacs et rivières dont l'écoulement naturel est par le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'océan Atlantique, il sera inutile de persister dans notre prétention. En conséquence, le Gouvernement est d'avis que les commissaires feront mieux de procéder, même de cette manière restreinte.

En attendant, les commissaires canadiens feraient bien d'appeler l'attention de la commission sur l'état de choses qui existe sur le fleuve Saint-Jean et sur la nécessité pour la commission mixte d'agir promptement.

Je dois admettre qu'avant la date de cette lettre, notre Gouvernement avait fait plusieurs représentations à Washington pour étendre le travail de la commission à toutes les eaux internationales. Il est impossible de ne pas remarquer que la conduite de nos amis de Washington a paru arbitraire dans cette circonstance et il n'est pas diffi-

M. C. A. MAGRATH.

cile de supposer l'attitude que prendrait le gouvernement américain si le Canada décidait d'interdire aux compagnies canadiennes de continuer à fournir de l'électricité à l'état de New-York, pour la réserver aux consommateurs canadiens.

Avec votre permission, je citerai un autre paragraphe de cette loi:

Le président, en nommant les trois commissaires qui représenteront les Etats-Unis, est autorisé à choisir un officier du corps de génie de l'armée américaine, un ingénieur civil, bien versé dans l'hydraulique des grands lacs et un avocat d'expérience dans les questions de droit international et de cours d'eau, et ladite commission sera autorisée à retenir les services de toute personne qu'elle jugera lui être utile dans l'accomplissement de ses fonctions.

C'est essentiellement une loi d'un gouvernement d'hommes d'affaires. Le paragraphe que je viens de citer ne laisse aucune prise au favoritisme. Nous entendons souvent critiquer les mœurs politiques de nos voisins, mais leur politique, quand il s'agit de traiter avec un pays étranger, est certainement à l'abri de tout soupçon. Dans ces cas, l'unique question est de trouver les hommes les plus capables pour leur confier les intérêts du pays, avec la certitude que ces intérêts ne seront pas négligés en de telles mains.

Continuons à étudier cet acte du congrès. Il était entre les mains de l'ambassadeur Choates, à Londres, le 15 juillet 1902, car ce jour-là il le communiqua au gouvernement impérial, avec une invitation à participer à l'enquête en question. Le 30 juillet, il fut envoyé de Downing Street au gouvernement canadien, et là il fut apparemment relégué dans les cartons, car on n'en entendit plus parler jusqu'au 2 décembre 1902, date du cablogramme de Downing Street à lord Minto, dans lequel il était dit:

Quels sont les vues de nos ministres? Télégraphiez la réponse. Les documents ont été expédiés au premier ministre le 30 juillet.

Le lendemain, une autre note arrivait contenant une nouvelle copie de la lettre de M. Choate et de l'acte du congrès, et la note ajoutait:

Je recevrai avec plaisir toute observation que vos ministres auraient à faire, sous le plus bref délai. Une copie de cette lettre a été envoyée à sir Wilfrid Laurier le 30 juillet dernier, mais aucune réponse n'a encore été reçue de lui.

Cette dernière note produisit son effet, et le 27 avril 1903, le gouvernement canadien, par un décret ministériel acceptait de coopérer à la composition de la commission et il est dit dans ce décret:

La nomination des trois membres de la commission chargée de représenter les intérêts du Canada sera faite sur la recommandation du

ministre de l'Intérieur et du ministre des Travaux publics.

Plus de commissaires anglais pour représenter le Canada. Il y a quelques années, on proclamait partout que l'honneur du Canada était foulé au pieds et qu'une partie importante de notre territoire avait été livrée aux Etats-Unis par la faute d'un commissaire anglais—opinion que personnellement, je ne partageais pas.

Quoi qu'il en soit, cette fois-ci, le Canada se charge lui-même de régler ses propres affaires. Or, voyons ce qui est arrivé. Une copie du décret fut transmise à Downing Street et de là le Gouvernement en fut régulièrement informé. Le 6 juin 1903, le gouvernement anglais informa le gouvernement canadien de ce qui avait été fait, et ajoutait :

Le gouvernement de Sa Majesté accepte la proposition de vos ministres quant à la nomination des commissaires et je suppose qu'on prendra maintenant les moyens de donner effet à cette proposition et que l'on nommera les trois commissaires britanniques.

Le gouvernement américain dût attendre quelque temps, mais le 2 octobre 1903, il avait nommé sa commission. Il est inutile de se demander si le président Roosevelt s'est conformé aux obligations que lui imposait la loi du congrès. Voici les noms des commissaires qu'il a choisis: le colonel O. H. Ernst, ingénieur de l'armée américaine; M. George Clinton, de Buffalo (N.-Y.) et le professeur Gardiner S. Williams, d'Ithaca (N.-Y.). La publication "Who's Who in America" nous apprend que le colonel Ernst a rempli une longue et honorable carrière au service de son pays :

Il a dirigé les travaux d'amélioration sur la Western River—1878 à 1896—les améliorations des ports sur la côte au Texas, 1886-1889, où il commença le grand travail qui se termina par le creusement du chenal à Galveston, de 12 à 26 pieds; il a été membre de la commission du canal de l'isthme—1899-1901 et 1905-1906; il est l'auteur du "Manual of Expert Engineers, etc."

Gardener S. Williams, passe pour un ingénieur versé dans les travaux hydrauliques qu'il a exécuté dans plusieurs villes des Etats-Unis; il faisait partie de la commission de l'aqueduc de Détroit, Michigan, 1893-8; il était l'ingénieur du laboratoire hydraulique de Cornell, 1899-1904; professeur de génie civil, hydraulique et sanitaire depuis 1904; membre de la commission internationale sur la navigation des grands lacs, 1903-5; auteur des "Hydraulic Tables".

Le professeur Williams, constatant que ses occupations ne lui permettaient pas de consacrer assez de temps aux travaux de la commission démissionna, et fut remplacé le 8 juin 1905, par feu M. G. Y. Wisner, un ingénieur hydraulique bien connu, de Détroit et qui fut chargé de faire un rapport sur le canal de la baie Georgienne par les

capitalistes anglais qui sont à la tête de cette entreprise.

M. Wisner mourut en 1906 et fut remplacé par M. Eugène E. Haskel, professeur de génie civil à l'université de Cornell.

Voyons maintenant comment notre Gouvernement a procédé à la formation de la commission canadienne. On se rappelle qu'en vertu du décret ministériel du 27 avril 1903, le Canada décida de coopérer à l'enquête. La commission américaine fut nommée le 20 octobre 1903, comme je viens de le dire; les noms de ces commissaires furent communiqués à Downing-Street et le 16 octobre, le gouvernement anglais les télégraphia au gouvernement canadien.

Il était évident que le gouvernement impérial désirait mettre le Canada en état d'organiser sa commission avec le moins de retard possible, afin qu'elle eut au moins autant de temps que la commission américaine, pour recueillir tous les renseignements techniques et autres dont elle avait besoin pour être bien au courant des questions qu'elle aurait à traiter.

Ce télégramme eut son effet, car le 3 décembre 1903, M. King, astronome en chef du Canada, pour qui j'ai le plus profond respect, fut nommé commissaire canadien.

On n'entendit plus parler de rien jusqu'à ce que Downing-Street envoya une autre note, le 23 octobre 1904, environ un an après, demandant au Gouvernement de nommer sa commission au plus tôt. Il faut croire que cette note produisit encore son effet, car un décret ministériel du 7 janvier 1905, nommait M. James Mabee, C.R., de Toronto, et Louis Coste, ingénieur d'Ottawa. La veille, le secrétaire d'Etat écrivait à M. King pour lui apprendre la nomination de ses deux collègues, et ajoutait cette phrase significative :

On se propose de nommer M. Thomas Côté, journaliste de Montréal, secrétaire de la commission.

Il n'y a pas de doute que M. Côté est un excellent journaliste et a fait un bon secrétaire, mais ici encore on retrouve le favoritisme qui, d'après ce que j'ai entendu dire depuis le peu de temps que je suis ici, existe souvent sauf dans les travaux donnés à l'entreprise. Comment la commission américaine fit-elle le choix de son secrétaire? Elle était autorisée à employer toute personne dont elle jugerait avoir besoin et, dans son rapport au Gouvernement, le 1er décembre 1905, elle dit :

La commission a eu la bonne fortune de s'assurer les services comme secrétaire, de M. L. C. Sabin, un ingénieur hydraulique de plusieurs années d'expérience sur les Grands lacs au service du gouvernement.

Le 20 mai, 1905, M. Mabee était nommé président de la section canadienne, par décret du conseil et un fait très extraordinaire se produisit au mois de novembre de la

même année, lorsque M. Mabee fut appelé à la magistrature.

Pour moi c'est une preuve que le Gouvernement ne se rend aucun compte de la gravité de cette question et de l'importance du travail que la section canadienne était appelée à accomplir dans l'intérêt du peuple canadien; c'est une preuve que le Gouvernement n'a aucune idée de la valeur incalculable de nos intérêts dans les eaux internationales. Pour lui, occuper une place dans cette commission n'est qu'un stage temporaire pour arriver à la magistrature. Nous avons une quantité d'avocats capables de faire d'excellents juges, mais je ne sais pas si nous avons beaucoup d'hommes ayant assez de tact et d'habileté pour nous représenter dans des affaires internationales:

A en juger par la carrière qu'il a fournie subséquemment, il est évident que le juge Mabee est un homme très capable. Sur la recommandation de M. Hyman qui était alors ministre des Travaux publics et député de London (Ont.), il fut remplacé par M. George Gibbons, C.R., de la même ville. M. Gibbons, d'après ce qu'on me dit, est un bon avocat et un fort politicien. Il a joué un grand rôle dans les élections de M. Hyman. Il était président de l'association libérale, et en 1893, il est venu assister à la grande convention libérale d'Ottawa et a présenté une résolution en faveur de l'économie dans l'administration des affaires publiques. Je crois qu'on pourrait l'employer avec avantage à prêcher cette doctrine aujourd'hui.

On se demande, naturellement, si nous sommes encore en présence d'un acte de favoritisme. Le favoritisme joue un si grand rôle dans les affaires de ce pays, que parfois on s'imagine le voir suinter des habits des honorables membres de la droite. Mais, je m'explique, monsieur l'Orateur; on se demande naturellement si M. Hyman a recommandé M. Gibbons comme récompense des services électoraux qu'il lui avait rendus, ou parce qu'il possédait les aptitudes nécessaires pour servir le peuple canadien dans une position élevée et importante.

Je ne veux pas que la Chambre s'imagine que je veuille dire que des emplois publics ne doivent pas être donnés à ceux qui font de la politique active. Je ne veux rien dire de ce genre. Mais je m'en tiens fermement à la doctrine que la première et seule considération à être observée est l'aptitude de ceux que le public délègue ici pour le service, et le public est en somme le véritable maître. On ne doit pas croire, non plus, que j'aie voulu attaquer M. Gibbons. Au contraire, je suis prêt à dire que ce monsieur donne au service de son pays la pleine mesure de ses aptitudes.

Maintenant, en ce qui concerne ses services diplomatiques—et je suppose que

c'est en cette qualité qu'il servait dans cette commission—je désire faire consigner aux débats ce qu'il a fait à Toronto, en février dernier, quand il adressa la parole à une réunion publique du Canadian Club, au sujet de ce traité, et avant que le public du Canada en eût été instruit par la voix de ses représentants en cette Chambre. Si c'est là de la diplomatie, j'ignore ce que cela veut dire. J'incline à croire, d'après ce que je vais lire, qu'il est un ami candide du Gouvernement. Je cite d'après le "Globe" de Toronto du 23 février dernier:

Il y avait, poursuivit M. Gibbons, beaucoup de sérieux sous la description enjouée faite par M. Root de la procédure actuelle. Il paraissait qu'un certain forban, soutenu par son sénateur et membre du congrès, produisit une réclamation personnelle. Une lettre fut alors écrite à l'ambassadeur d'Angleterre, lequel, après s'être assuré où se trouvait l'endroit et de quelques autres détails nécessaires, écrit au Colonial Office. Là, on en connaissait probablement encore moins que l'ambassadeur, et on se mit en campagne pour savoir ce que tout cela voulait dire. Le litige parvint ensuite au Gouverneur général, qui se montra l'intermédiaire officiel le plus prompt. Il transmit immédiatement la chose au gouvernement d'Ottawa. Ici survint le délai le plus long. On ne pouvait pas arriver à savoir à quel département cela devait aller. Après un intervalle de trois à six mois, il restait encore à savoir si la réclamation devait aller à la Marine, aux Travaux publics ou à l'Intérieur. Enfin, après avoir trouvé le ministre auquel il fallait s'adresser, ce ministre dut se mettre en relations avec le député du district intéressé. Celui-ci s'aboucha avec l'autre forban, représentant l'autre côté de la question, et il se fit remettre un état de ce qu'il avait à dire pour sa défense, et qui était probablement rédigé de façon aussi contraire à la vérité que la réclamation primitive. Une réplique véhémente s'ensuivit, réplique qui fut de nouveau transmise au Colonial Office et de là à l'ambassadeur. Si, poursuivit M. Root, nous avons la chance de mettre tout cela en mouvement au début de notre terme d'office, cela pourra nous revenir avant que nous ayons terminé nos quatre ans, mais les chances sont de 50 à 1 que nous serons tous morts ou en disponibilité d'emploi avant que cela nous revienne.

Avant de passer à autre chose, je désire faire remarquer qu'il fallut près de trois ans au gouvernement pour choisir trois hommes, dont deux furent trouvés sans qu'il fût besoin d'aller plus loin que les couloirs des bureaux publics. L'idée ne se serait jamais présentée à personne de s'adresser à nos grandes institutions l'enseignement, ainsi que cela s'est fait au Etats-Unis pour y trouver des hommes ayant reçu l'entraînement professionnel nécessaire pour traiter ce sujet.

Pour l'honneur du Canada, il faut espérer que c'est la dernière fois où notre pays se sera ainsi exposé à la risée publique en

M. C. A. MAGRATH.

montrant une telle ignorance de sens commun dans la conduite de ses affaires. Chaque fois que nos voisins nous soumettront quelque sujet d'importance internationale, empressons-nous alors de choisir des hommes de la plus haute éducation technique, sans oublier qu'un docteur en théologie ne pourra jamais remplir auprès d'un malade les fonctions d'un docteur en médecine, si éminent théologien qu'il puisse être. Il est vrai qu'on a prétendu que le Canada avait subi les retards, par suite de la maladie d'un ministre de la Couronne; mais c'est là une échappatoire sur laquelle on ne peut réellement faire aucun fond dans de semblables circonstances.

Je désirerais maintenant dire quelques mots du travail de la commission, en ce qui concerne le Niagara. La première réunion a eu lieu à Toronto, en juin 1905. Deux jours furent employés à la discussion de certaines questions, qui furent traitées par les deux sections dans leurs rapports au Gouvernement sous les lettres A à K inclusivement. La section canadienne a cependant sous la lettre L "Transmission aux Etats-Unis de l'énergie électrique produite au Canada et vice versa." La section des Etats-Unis, dans son rapport, ne mentionne pas cela, et bien que la transmission de l'énergie aux Etats-Unis soit mentionnée dans d'autres rapports des deux sections, je ne vois pas qu'il soit après cela question du retour de cette même énergie, et il me semble que c'est là un sujet qui mérite bien toute notre considération, surtout à cause de notre persuasion que nous sommes destinés à avoir une très forte population.

Sous la lettre B, on lit: "Emploi des eaux de la rivière Niagara pour des fins d'énergie, et règlements nécessaires pour assurer une répartition équitable des eaux entre les deux pays, et la protection des chutes Niagara comme spectacle scénique."

L'observation que j'ai à présenter, au sujet des mots "répartition équitable", c'est qu'il devrait y avoir une clause stipulant que les deux pays auront les mêmes avantages.

Je vois, d'après les rapports, que la commission s'est occupée plus ou moins activement, durant le reste de l'année, à visiter divers endroits entre Duluth à l'ouest et Montréal à l'est, en offrant aux parties intéressées une occasion d'exprimer leur avis sur les eaux internationales du réseau des Grands Lacs. En ce qui concerne le Niagara, la commission était à Niagara du 11 ou 14 septembre, et à Buffalo les 27 et 28 octobre puis de nouveau les 10 et 11 novembre. On ne peut donc pas dire qu'on a employé beaucoup de temps pour étudier la situation locale le long de la rivière Niagara. Le 28 octobre 1905, une proposition de la commission fut adoptée à Buffalo suggérant que les deux gouvernements refusent dorénavant d'émettre de nouveaux per-

mis pour l'énergie hydraulique tant que la commission n'aura pas présenté un rapport plus complet sur la situation.

Il paraîtrait, cependant, que les choses furent hâtées au printemps suivant par la section des Etats-Unis. En février, le gouvernement des Etats-Unis demanda à cette section de donner une solution à la question du Niagara, et quand la commission se fut réunie à Toronto, les 6 et 7 mars, la section américaine demanda avec instance qu'on s'occupât avant tout de l'état de choses à Niagara. Dans le rapport de la section canadienne à M. Hyman, nous lisons:

La commission a employé deux jours à la considération des détails d'un rapport sur les conditions aux chutes Niagara. Après qu'on se fût entendu plus ou moins sur les faits, la section américaine suggéra plusieurs recommandations tendant à la conclusion d'un traité entre les deux pays, lesquels conviendraient de conserver à jamais la beauté scénique du Niagara en prenant l'engagement d'annuler toutes chartes autres que celles en vertu desquelles des travaux avaient réellement été faits.... La section canadienne s'opposa à toute action hâtive.... Avis fut donné à l'assemblée que, si la commission n'était pas prête à agir promptement, la section américaine pourrait recevoir l'ordre de soumettre un rapport indépendant.

Cela est emprunté au rapport de la section canadienne, en date du 25 avril 1908, et ce rapport dit encore:

Votre commission est par conséquent d'avis que le temps est arrivé où il est désirable de faire un traité limitant ces diversions (sur la rivière Niagara), et nous avons préparé plusieurs propositions que nous avons l'intention de soumettre à la prochaine réunion de la commission.

Viennent ensuite les propositions en question, qu'il m'est bien inutile de répéter ici. Au sujet de la situation, à Niagara, on lit encore:

Si notre propositions est adoptée, les diversions seront à peu près les suivantes:

Diversion sur la rive américaine.	
Chutes Niagara..	18,500 pieds par seconde.
Canal de Chicago..	10,000 "
Total..	28,500 "

Diversion sur la rive canadienne.

Chutes Niagara et sur la péninsule Niagara, 36,000 pieds à la seconde.

Il importe de noter qu'un rapport très complet et très circonstancié a été envoyé par la section américaine au gouvernement de Washington, touchant la situation à Niagara, en date du 19 mars 1906, et, on le remarquera, dans les douze jours qui suivirent la réunion de Toronto. Dans une mesure prise en commun le 15 mars par les deux chambres du congrès, on voit que des instructions furent données à la section américaine de faire rapport sur la situation à Niagara; et quatre jours après cela

cette section présenta son rapport, émettant les mêmes avis pour la distribution de l'eau, c'est-à-dire 18,500 pieds tirés du Niagara sur la rive américaine, 10,000 pieds tirés du lac Michigan à Chicago, et 36,000 pieds sur la rive canadienne. Puis ce rapport ajoute:

L'un des effets d'une semblable mesure législative serait de donner au Canada l'avantage de détourner 7,500 pieds à la seconde de plus qu'aux Etats-Unis. Cet avantage est plus apparent que réel, car l'énergie produite sur la rive canadienne sera pour une très grande part transmise et utilisée aux Etats-Unis. Cependant, dans la négociation d'un traité, ce point aura à être pris en considération.

Je suppose que ce point a été considéré, et sans vouloir offenser ceux qui ont rédigé le traité, je présume que la chose est prévue. On lit encore, et on voudra bien remarquer ce passage:

La substance de ce rapport a été soumise à nos collègues canadiens avant l'adoption de la mesure proposée par la commission (le 15 mars), aux fins de préparer un rapport général en vertu de la loi instituant la commission.

Quels sont donc les auteurs réels de ce projet de diversion des eaux en question? La section américaine a-t-elle réussi, par quelque tour de passe-passe, à faire croire à la section canadienne que ce projet était son œuvre? On en est conduit à craindre que la section canadienne a agi ici en dominatrice. En outre, aucun blâme ne s'attache à la section canadienne. On ne lui a pas donné l'occasion de bien se pénétrer de ce sujet, même en supposant que nos délégués eussent les mêmes connaissances techniques que la section américaine, choisie deux ans avant la nôtre, ce qui nous a mis dans l'obligation de forcer nos délégués d'agir avec précipitation pour en arriver à une conclusion. Le 3 mai 1906, la commission tint une réunion à Buffalo, et la répartition figurant dans les rapports des deux sections fut approuvée et recommandée aux leurs gouvernements.

Quelle est la situation aux chutes Niagara? Notre propre commission géologique avait fait faire des investigations durant deux saisons—1905-1906—par le Dr J. W. Spencer, lequel, dans son rapport, parle de la "proportion du volume des chenaux et des chutes sur la rive américaine". Il établit le débit de l'eau sur la chute américaine à 7 p. 100 de cours, mesurant environ 14,000 pieds à la seconde. Le 15 février dernier, le ministre des Travaux publics, en réponse à une question que j'avais posée touchant les débits respectifs, tant d'un côté que de l'autre, me référa au rapport sur les eaux internationales paru en 1906.

En feuilletant le rapport, je m'aperçus que c'était celui de la section américaine

M. C. A. McGRATH.

et, selon l'usage, je dus puiser des renseignements chez nos voisins. Ces renseignements indiquent que le débit de la chute américaine varie de 21,500 à 27,800 pieds par seconde tandis que le volume total des eaux est de 171,700 à 222,400 pieds par seconde. Les sources d'informations que le ministre des Travaux publics m'a signalées font voir que 14 p. 100 de ce volume passent par la chute américaine.

On est presque obligé de croire que la commission conjointe a fixé la limite de la quantité d'eau—18,500 pieds par seconde—que les Etats-Unis pourraient détourner et qu'elle a ensuite réglé la situation canadienne. Ceci n'est qu'une opinion, il va sans dire. A l'appui de cette opinion, il peut être intéressant d'apprendre, et il ne faut pas perdre de vue, que le volume d'eau qu'on pourra détourner de la rivière aux termes du traité est de 56,000 pieds par seconde. Dans son rapport du 24 décembre 1905, adressé à M. Hyman, la section canadienne expose que:

A la demande de M. Clarke, géologue de l'état de New-York, un ingénieur/compétent des ponts et canaux, a calculé que le détournement de 40,000 pieds d'eau par seconde de la rivière Niagara, en amont de l'île aux Chèvres, mettre à nu le bord rocheux de la chute américaine, ne laissant échapper qu'un mince filet d'eau, et que le détournement de 40,000 pieds de plus, par seconde, ou de 80,000 pieds en tout, en amont de l'île aux Chèvres, mettra complètement à sec le chenal américain, tandis que le chenal canadien offrira encore un coup d'œil intéressant.

Commentant le même sujet, la section américaine dit:

La chute du Fer-à-Cheval, seule, se ressentira de la captation des eaux du côté canadien en aval du sommet des rapides. Si la chute américaine, seule, devait se ressentir de la captation des eaux du côté américain, elle serait presque à sec; mais il semble probable qu'une part seulement du détournement se fera au préjudice de la chute américaine. Quelle sera exactement cette part, c'est ce qu'on ne peut pas préciser; mais, d'après une étude des chenaux et des récifs, en autant qu'on les connaît, on peut raisonnablement calculer que l'eau s'échappera des deux côtés dans la proportion d'un sixième par la chute américaine et de cinq sixièmes par la chute du Fer-à-Cheval.

Du côté canadien, il y a trois compagnies à l'œuvre qui sont autorisées à détourner presque tout le volume d'eau disponible, et ces compagnies captent l'eau en aval du sommet des rapides, tandis que l'eau que les Américains détournent est prise en amont de cet endroit dans la proportion d'un sixième du côté américain et de cinq sixièmes pris sur le volume d'eau qui s'échapperait par la chute canadienne. Si on permettait au Canada de prélever un tribut plus fort sur les cours d'eau et si l'eau était captée en amont du sommet des rapi-

des, cela nuirait au détournement des 18,500 pieds d'eau par seconde du côté américain ou diminuerait beaucoup le pittoresque de la chute américaine, sans faire aucun tort à la chute canadienne.

Je sais qu'on prétend que plusieurs compagnies avaient obtenu certains privilèges concernant le détournement des eaux sur les deux bords de la rivière Niagara. Les unes n'avaient rien dépensé pour exécuter les entreprises autorisées par leur charte. Ces compagnies ont été mises de côté, et on a constaté que les autres pouvaient épuiser tout le volume d'eau dont les commissaires étaient convenus d'autoriser le détournement. Plusieurs circonstances peuvent se présenter dans la solution d'un problème aussi vaste et aussi important que celui des forces hydrauliques des chutes de la rivière Niagara, et il est naturel de la part de l'un des intéressés d'attacher une condition qu'il peut facilement invoquer à l'appui de ses desseins. Quant à la base du traité, il ne faut pas perdre de vue que, bien que les deux sections soient tombées d'accord que 18,500 pieds par seconde seraient la limite du volume d'eau qu'on pourrait capter du côté américain, le traité augmente cette quantité de 1,500 pieds par seconde, ce qui représente un beau cours d'eau plus large que plusieurs de nos rivières de l'Ouest, et un volume d'eau auquel un ingénieur des ponts et canaux attacherait un grand prix, soit qu'il dût servir à la production des forces hydrauliques ou à l'irrigation d'un territoire semi-aride.

Comme il est dit ailleurs, la commission mixte a parlé un jour d'un "partage équitable". Après que la commission fut entendue au sujet des volumes d'eau qu'on pourrait détourner, la section canadienne, dans son rapport du 9 mars, 1908, adressé au ministre des Travaux publics se mit à faire des théories sur les "avantages égaux". Les extraits suivants sont empruntés à ce rapport: "La commission dans ses différents rapports a fait des propositions et des recommandations dont ont été tirées les conclusions suivantes."

Parmi ces conclusions, nous relevons ceci:

Aucun détournement de ces eaux ne sera permis au détriment des intérêts de la navigation, sauf les détournements qui seront nécessaires à la conservation de la santé publique—pour des fins sanitaires et les besoins domestiques—et au fonctionnement des écluses des canaux navigables.

Personne n'ignore que la rivière Saskatchewan est navigable, car on y voit passer de petits bateaux. A certaines époques de l'année, la navigation est difficile à cause du faible volume d'eau qui coule dans son lit. Nous savons que la rivière Sainte-Marie se jette dans la Saskatchewan, et nous serions curieux d'apprendre à quel point ce fait a été pris en considération par ceux qui règlent cette question dans le

traité, quant à l'effet que le détournement de la moitié des eaux que la rivière Sainte-Marie reçoit du plateau d'épanchement de la baie d'Hudson dans celui du golfe du Mexique aura sur la navigation de la Saskatchewan.

Le rapport ajoute:

Lorsque des détournements temporaires de ces eaux sont possibles sans nuire aux intérêts de la navigation, ils doivent être permis de façon que chaque pays, autant que cela est possible, reçoive des avantages égaux. Ce principe est applicable aux détournements, pour la production des forces, des eaux de la rivière Sainte-Marie (au Sault) et du fleuve Saint-Laurent.

On lit ailleurs dans le même rapport:

La commission mixte avait reconnu, comme un des principes applicables à l'usage des eaux internationales, que là où des détournements temporaires pouvaient avoir lieu, sans nuire aux intérêts de la navigation, pour la production de forces, ils devaient être permis de telle façon que chaque pays, autant que cela était possible, reçut des avantages égaux.

Voyez donc dans quelle mesure le principe de l'égalité des avantages prévaut dans le règlement de la question des chutes de la rivière Niagara. Les 36,000 pieds par seconde qu'il est permis au Canada de détourner donneront environ 432,000 chevaux-vapeur, tandis que les 20,000 pieds par seconde accordés aux Etats-Unis donneront à peu près 260,000 chevaux-vapeur. Les trois compagnies canadiennes qui exportent des forces aux Etats-Unis ont conclu avec la Queen Victoria Niagara Falls Park Company des arrangements embrassant une période de plus de cent ans, par lesquels elles s'engagent à lui fournir des quantités de forces égales à celles qu'elles fournissent aux consommateurs canadiens "jusqu'à concurrence d'au moins la moitié de la production". Dans son rapport à son gouvernement, la section américaine expose ainsi la question: Dans le cas de chacun des compagnies canadiennes, les autorités se réservent le droit d'exiger que la moitié des forces produites soit fournie à des endroits situés au Canada. Il semble donc que les Etats-Unis auront les 260,000 chevaux-vapeur produits sur leur territoire, et, de plus, disons, 200,000 chevaux-vapeur exportés du Canada. Il y aura donc 460,000 chevaux-vapeur à l'usage des Etats-Unis et 232,000 à l'usage du Canada. En résumé, le Canada, qui possède plus de 80 pour 100 des forces hydrauliques, a la perspective d'utiliser le tiers des forces produites, de sorte qu'il n'y a guère d'indices d'aucun avantage égal dans un semblable arrangement.

Au sujet de l'exportation des forces produites à l'aide des eaux du Canada, à Niagara, par exemple, qu'on me permette de comparer les avantages que retirera le pays producteur aux avantages dont jouira le pays qui recevra ces forces et en fera usage. Les usines génératrices établies à

grands frais au Canada font l'effet de pompeux monuments dans un cimetière, en autant que l'exportation des forces est concernée, ne donnant aucun avantage par la création d'établissements industriels.

Si nous suivons les forces transmises aux États-Unis par le réseau des 150 milles de ligne de transmission, nous les voyons donner l'essor à l'industrie, contribuant par là le plus puissamment à la prospérité de cette nation, et permettant à ses sujets d'entrer en concurrence avec nous sur les marchés de l'univers. Voilà à quoi le Canada doit s'attendre, même si nous supposons qu'il restera assez de forces pour les besoins de notre pays. Nous opposons-nous à ce que les capitaux américains viennent au Canada contribuer à nos progrès? Je ne l'ai jamais cru. Eh bien, en gardant nos forces, les capitaux seront obligés d'affluer chez nous. Naturellement, nos voisins préfèrent consacrer leurs fonds au développement de leur patrie, lorsque nous sommes assez généreux pour leur fournir la force motrice dont ils ont besoin pour cela. Je serais curieux de voir un corps législatif américain permettre l'exportation au Canada de la force motrice. Les Américains sont essentiellement des gens pratiques et appliquent leurs méthodes d'affaires à l'administration de la chose publique.

Au Canada, nous avons la loi concernant l'exportation de l'électricité et des fluides qui a trait à l'émission de permis pour l'exportation de l'énergie électrique. Cette loi remonte à deux ans. Le ministre actuel de la Justice, en la faisant adopter par la Chambre, s'est enthousiasmé à l'idée que le meunier "ne peut plus se servir de l'eau qui a passé pour moudre son grain" de même que l'eau qui passe aujourd'hui par les chutes du Niagara ne peut produire d'énergie électrique qu'à la condition d'être utilisée au passage. Il considérait que ce serait la plus égoïste des politiques que de prétendre qu'on ne devrait pas pouvoir vendre à l'étranger l'excédent de production. Il disait (hansard du 29 janvier 1907, page 2311), en parlant du bill:

Aux termes du projet de loi, personne n'exportera de force ni de fluide sans une licence, et cette licence sera immédiatement révoquée si l'on ne répond pas d'une manière suffisante aux besoins des Canadiens; en outre, la quantité de force à exporter peut être limitée à l'excédent de la production après que l'on aura abondamment pourvu aux besoins de la population du Canada.

Tout cela est fort vrai, mais dans la situation actuelle seulement. Il ne faut pas perdre de vue que les prêts qui se font entre voisins engendrent souvent des querelles. Dans un rapport du 9 mars 1908, adressé au ministre des Travaux publics, la section canadienne des eaux internationales fait aussi des commentaires sur ce sujet:

M. C. A. MAGRATH.

"Si", dit-elle, "nous devons avoir besoin de plus de 200,000 chevaux-vapeur (la moitié de la production), nous pouvons attendre sans crainte jusque-là pour régler cette difficulté.

C'est précisément sur ce point que je diffère d'avec ces messieurs. Tandis que le ministre de la Justice émet des théories à l'égard de la situation actuelle, dans le moment où la grande masse de la force motrice est produite au moyen de la houille, la section canadienne croit apparemment que "à chaque jour suffit son mal."

Lorsqu'on s'occupe des facteurs qui peuvent jouer un rôle important dans le développement d'un pays comme le Canada, il faut sans doute tenir compte des "probabilités" sans négliger pour aucune raison "les possibilités".

On dit que le siècle présent est le siècle du Canada. Je ne peux pas concevoir comment l'on pourrait échapper à cette conclusion, savoir que, lorsque le Canada aura besoin de cette force — ce qui peut-être n'arrivera que dans bien des années — on s'apercevra que les consommateurs américains seront à proprement parler impuissants à la rétablir. Songez un peu à cet anéantissement graduel d'industries où ont été placés des millions de dollars et desquels dépend le bien-être de plusieurs grands centres de population. Aucun gouvernement qui se respecte ne tolérerait que pareille chose soit faite à ses administrés. Quoi qu'il en soit, nous savons que nos voisins auront pris leur mesure pour amener, par traité ou autrement, la perpétuité de ces privilèges, longtemps avant que le Canada ait entrevu la nécessité de garder pour lui cette ressource. Si nous y pensions sérieusement nous ne consentirions pas à laisser aller ainsi un bien que les nôtres regretteront tôt ou tard. Je suggérerais à l'administration de faire des règlements exigeant de la compagnie qu'elle adopte pour ses abonnés une forme de convention où il y aurait une clause définissant clairement les conditions auxquelles l'énergie électrique leur est fournie; ces conventions, signées par l'abonné, seraient faites en trois exemplaires, dont l'un nous serait remis pour être gardé dans un bureau ayant l'administration de ces eaux produisant l'exportation des forces. Pour revenir au canal d'égouttement de Chicago, construit dans l'origine pour amener dans cette ville l'eau du lac Michigan, je dirai que ce canal se déverse dans le Mississippi. L'une et l'autre section de la commission ont recommandé de ne pas perdre de vue cette affaire dans les traités à venir, attendu que la situation à Niagara ne saurait être bien définie si un traité ne fixe les prises d'eau permanentes qui se feraient dans les grands lacs et en affecteraient le niveau.

La commission conjointe, dans son rap-

port du 4 janvier 1907, en date de Toronto. dit (page 185) qu'il suffira toujours de 10 mille pieds par seconde pour les besoins sanitaires de la ville. Par surcroît, il constituera la plus importante section du canal reliant le lac Michigan au fleuve Mississippi.

Un autre rapport de la section américaine, en date du 27 novembre 1907, dit ce qui suit:

Que les syndics du district sanitaire de Chicago se sont demandés si le secrétaire de la guerre avait bien le droit d'intervenir pour empêcher le détournement des eaux du lac Michigan; laquelle question sera discutée par les cours.

Le seul article du traité qui touche à cette matière ne me paraît guère satisfaisant pour le Canada. L'article 3 porte que, sauf approbation de la commission conjointe internationale et de l'aveu du Gouvernement du pays dans lequel vont être situés les ouvrages projetés, il ne sera dorénavant autorisé aucun usage, obstruction ou détournement des eaux frontières qui en pourrait affecter le niveau ou le cours naturel. Le traité fait toutefois exception pour les fins domestiques et sanitaires. Le canal d'écoulement de la ville de Chicago ayant été établi pour des fins sanitaires, il s'ensuit qu'il peut être exploité sans le consentement de la commission. Il est bien évident que le Canada n'est pas topographiquement dans la position des Etats-Unis en ce qui regarde le détournement des eaux des grands lacs, lesquelles eaux peuvent aisément être dirigées du côté du Mississippi, pendant que nul tel détournement n'est possible de ce côté-ci de la position. On voit tout de suite combien il aurait été utile de faire ajouter à cet article 3 un paragraphe portant que tout détournement des eaux des lacs ne se pourrait autoriser même dans le cas où ce devrait être des fins domestiques ou sanitaires, qu'en ménageant le retour de ces mêmes eaux aux lacs d'où ils ont été détournées.

A propos maintenant, monsieur l'Orateur, de la controverse qui s'est élevée au sujet de la rivière Sainte-Marie, je puis dire que les lacs du même nom, lesquels ont 22 milles de long, sont enfermés dans les montagnes Rocheuses comme dans un nid, du côté américain. De ces lacs coule la rivière Sainte-Marie dont les eaux franchissent la frontière à 12 milles de leur source et entrent dans le Canada pour ensuite aller se décharger dans la baie d'Hudson. La rivière Milk ainsi prend sa source dans le Montana, à l'est de la rivière Sainte-Marie, au pied des montagnes, et coule, comme cette dernière, dans une direction nord-est; elle franchit la frontière pour revenir ensuite, après une course de 12 milles, dans ce même état du Montana, en

un point situé à 100 milles à l'est du point d'entrée le long de la ligne frontrière. A cause de ses méandres toutefois, le cours de cette rivière a peut-être au Canada une longueur de 200 milles. La rivière Sainte-Marie ne se dessèche jamais, et elle porte peut-être neuf fois la quantité d'eau que l'on trouve dans la rivière Milk.

En 1894, le gouvernement canadien a fait faire des études dans l'Alberta méridional en vue de travaux d'irrigation à entreprendre, et, l'année suivante, a fait faire le tracé d'un canal se liant à la rivière Sainte-Marie, à 5 milles au nord de la frontière internationale. En 1897, une compagnie anglaise depuis appelée une compagnie canadienne, entreprenait la construction de ce canal, du consentement de notre Gouvernement, et, en vertu de la loi canadienne sur l'irrigation, elle prit ses dispositions pour mettre à profit toute l'eau disponible de cette rivière. La compagnie ensuite se mit activement à l'œuvre, et poursuivit sans interruption les travaux destinés à irriguer la contrée.

En 1901, les Etats-Unis firent une loi en vue de l'utilisation de leurs terres, et le bureau à qui cette œuvre fut confiée est connue sous le nom de "Reclamation Service".

Ce bureau se mit promptement à l'ouvrage, et ne fut pas lent à découvrir qu'une compagnie canadienne, faisant affaire au Canada, détournait à son profit les eaux de la rivière Sainte-Marie. Il s'est trouvé dans la vallée de la rivière Milk 200,000 acres de terre pour l'irrigation desquels il n'y avait pas à compter sur cette rivière, dont le cours intermittant est dans une grande mesure alimenté par les pluies et les neiges et où déjà certaines industries du Montana ont des prises d'eau. Le bureau mit alors à l'étude la question de détourner l'eau des lacs Sainte-Marie et de l'amener dans la rivière Milk, qui la transporterait ensuite du côté canadien. Le canal projeté doit avoir 25 milles de longueur. Ce qui précède est un court résumé de la situation respective des deux pays, et, sans vouloir discuter l'affaire au point de vue technique on peut dire que le Canada possède dans le bassin de la rivière Sainte-Marie et à moins de 50 à 150 milles des lacs, 500,000 acres de terres susceptibles d'être mises en valeur si elles sont irriguées, tandis que l'espace que les Etats-Unis désirent livrer à la culture est à 300 milles des lacs, et dans une région dont les eaux vont se décharger dans le golfe du Mexique.

Les ingénieurs chargés des études préliminaires tant par le gouvernement canadien que par la compagnie canadienne ont tous été d'avis qu'il ne pouvait être question de détourner l'eau de la rivière Sainte-Marie, attendu que l'entreprise ne pouvait

être regardée comme étant de nature commerciale. Il va sans dire que ces opinions avaient été exprimées avant le temps où le gouvernement canadien allait lui-même s'engager dans des entreprises d'irrigation et jamais on n'avait songé que le Canada pouvait être appelé à fournir aux Etats-Unis, sur notre territoire et pour une distance de 100 milles, le chenal de la rivière Milk.

Quelle est aujourd'hui la situation? La compagnie canadienne a un canal d'une capacité de plus de 800 pieds par seconde, lequel se rattache à la rivière Sainte-Marie. Elle a droit en vertu de nos lois à 2,000 pieds par seconde, et nos lois en ceci sont conformes aux règlements qui dans tous les pays règlent les prises d'eau pratiquées en vue de l'irrigation. Lors de sa formation, la compagnie canadienne entendait utiliser toute l'eau que lui garantissait sa constitution. Par les dispositions de ce traité le Canada n'aurait droit qu'à une prise de 500 pieds par seconde, et l'eau doit être divisé également, entre les deux pays. Le texte de l'article 6 du traité qui règle ce point est ambigu. Le Canada devra abandonner une partie de l'eau dont on avait fait l'appropriation en vertu de ses lois, et cela, non pas pour la protection de droits acquis aux Etats-Unis, mais pour créer des droits qui n'existent pas encore.

Voici comment s'exprime dans son rapport du 9 mars 1908 au ministre des Travaux publics, la section canadienne:

Quant aux cours d'eau qui franchissent la frontière internationale, aucune prise n'y sera faite non plus que dans leurs affluents qui puisse nuire à leur écoulement naturel—au préjudice des droits publics ou particulier de l'un ou l'autre pays; aucune obstruction n'y devra être tolérée dans un pays au préjudice des droits publics ou privés de l'autre pays.

Si maintenant il faut en croire les rapports des journaux, il paraît que le président de la section canadienne des eaux frontières se trouvait à Washington au moment des négociations, et il serait intéressant de savoir si, lors de la mise à l'étude des difficultés élevées entre le Montana et l'Alberta, il a défendu le principe compris dans le paragraphe qui vient d'être lu.

Et quand il s'est agi de déterminer le partage des eaux du Niagara les propositions de la commission conjointe semblent avoir été dictées par le désir de légitimer les prises des compagnies américaines. Cependant, la mise en accusation des compagnies canadiennes a été rejetée.

Le principe de cette protection due aux droits acquis se trouve dans un énoncé dans le traité lui-même. L'article 2 parle des cours d'eau qui passent d'un pays à l'autre et se déversent dans des eaux for-

mant frontière. Cet article prescrit ce qui se fera dans le cas où des intérêts se trouveraient lésés. Est-ce que les droits acquis seraient tenus pour moins sacrés parce qu'ils se rapporteraient à un cours d'eau qui, tout en franchissant la frontière ne se déverserait pas dans quelque eau formant en frontière, que si ce cours d'eau venait s'y jeter.

La question qui se rapporte aux cours d'eau qui longent ou traversent la frontière est excessivement importante et doit être traitée par les deux pays dans un esprit de droiture. Le règlement doit être éminemment honnête et exprimé avec une telle précision de langage que l'interprétation ne laisse absolument aucun doute. Pour ma part, j'aimerais qu'on adoptât le principe de la délimitation égale, produisant des avantages égaux, et ayant égard aux droits acquis.

A l'article 6, nous avons le canevas d'un arrangement par lequel les Etats-Unis s'emparent de la moitié de l'eau de l'importante rivière Sainte-Marie, s'assurant ainsi l'usage d'un chenal précieux pour le transport. Et il semblerait incontestablement d'après le texte que le Canada ne peut se servir d'aucune partie de l'eau détournée de la rivière Sainte-Marie par le chenal de la rivière au Lait. Cette rivière au Lait est presque tarie en certaines saisons de l'année, et il viendra peut-être un temps, alors que ces régions seront fortement peuplées, où notre population aura le plaisir de voir s'écouler par cette rivière un fort volume d'eau, mais sans pouvoir l'utiliser, si ce n'est pour des fins domestiques. La question se pose naturellement, à savoir jusqu'à quand le Canada servira à abattre du bois de pulpe et à faire de l'irrigation pour les Américains.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest): Je prends la parole pour contribuer à l'importante discussion soulevée par l'honorable député de Lethbridge (M. Magrath). Pour ma part, je dois dire que je suis très flatté de la bonne volonté et de la courtoisie du très honorable premier ministre, qui nous permet de traiter cette question à cette phase de la session. A ma connaissance et dans les circonstances actuelles, jamais le Canada n'a été saisi d'une question aussi importante que ce traité pour la détermination de nos droits, de nos prérogatives et de nos frontières. Si nous pouvons, au cours de cette discussion, en critiquant les termes de ce traité, montrer que nos droits ne sont pas suffisamment protégés, nous fortifierons l'autorité du gouvernement canadien et des autorités impériales, et leur permettrons de faire modifier et remodeler ce traité de façon à ce que nos droits soient protégés au lieu d'être compromis comme ils l'ont été dans tous les traités passés.

Je ferai l'historique du traité actuel au

point de vue des intérêts de mon comté, afin de bien faire comprendre la situation. Il faut d'abord remonter au traité de Paris, qui fut signé le 30 novembre 1782, et qui délimitait les frontières entre les deux pays. En ce qui concerne la partie de ce traité qui se rapporte à la rivière Sainte-Marie, je ferai observer le fait incroyable que la ligne de délimitation des eaux qui relie le lac Supérieur au lac Huron n'est indiquée ni dans le traité de Paris ni dans le traité définitif de Paris, qui fut signé le 24 décembre 1814. C'était un oubli extraordinaire s'il n'était intentionnel. Il n'en est pas moins vrai que pendant près de 50 ans, aucune démarcation ne fut établie par la Grande-Bretagne, d'une part, et par les Etats-Unis, d'autre part, sur le cours d'eau qui relie les lacs Supérieur et Huron. Je ferai ressortir ce détail en citant simplement l'article 2 du traité de Paris, qui définit ainsi la ligne de division entre ces deux nappes d'eau :

De là au milieu de ladite rivière jusqu'au lac Huron; de là en passant au milieu dudit lac jusqu'à la rivière qui relie ce lac au lac Supérieur de là par le lac Supérieur au nord des îles Royales et Philipineaux....

Ainsi la ligne de démarcation de la rivière Sainte-Marie, ou la décharge de cette rivière dans la baie Georgienne n'est pas définie. Puis, la même description figure dans le traité définitif de 1814 :

De là au milieu de ladite rivière jusqu'au lac Huron; de là en passant au milieu dudit lac jusqu'à la rivière qui relie ce lac au lac Supérieur de là par le lac Supérieur au nord des îles Royale et Philippeaux....

Passant maintenant au traité de 1814, ce traité réitère les stipulations du premier traité et ajoute que des doutes se sont élevés sur ce qu'est le milieu des rivières, des lacs et des voies d'eau, et nomme des commissaires pour le déterminer. L'article 7 de traité de Gand donnait aux commissaires le pouvoir de fixer et déterminer, d'après la vraie interprétation du dit traité de Paris de 1814...

...votre partie de la frontière entre les domaines des deux puissances, qui s'étend de la rivière qui relie le lac Huron et le lac Supérieur à l'extrémité nord-ouest du lac des Bois; de décider à quelle des deux parties les différentes îles qui régissent dans les lacs, les cours d'eau et les rivières limitrophes appartiennent respectivement, en conformité de la vraie interprétation dudit traité de Paris de 1783, et de faire arpenter et jalonner cette partie de ladite frontière qu'il faudra.

On observera cette étrange contradiction dans ce traité: il confère le pouvoir de nommer des commissaires pour délimiter la frontière conformément à la véritable intention d'un traité qui ne contient absolument aucune mention de la délimitation des eaux entre les lacs Supérieur et Huron. Les commissaires eurent leur dernière

réunion le 4 avril 1826, et ne s'entendirent point. Ce n'est que le 9 août 1842, quand le traité Webster-Ashburton fut signé, que la frontière fut définitivement arrêtée en ce qui concerne la rivière Sainte-Marie et les eaux communicant avec le lac Huron.

D'après le premier article de ce traité, les frontières prévues dans l'article 5 du traité de Gand sont maintenues. Je tiens surtout à m'occuper de l'article 2 de ce traité. Les commissaires n'en souscrivirent les termes qu'après de longues négociations et beaucoup de difficultés, nonobstant toutes les suppositions populaires au sujet de cette délimitation. L'histoire des négociations montre que la correspondance s'étendait à un grand nombre d'années, et qu'en ce qui concernait cette partie du territoire, les deux commissaires, au nom de leurs gouvernements respectifs, prirent beaucoup de soin pour voir à ce que chaque pays conservât ce qui, d'après sa prétention, lui appartenait. D'après l'article 2 du traité Webster-Ashburton, voici comment la frontière fut délimitée et finalement déterminée, du moins entre les commissaires. Je cite un court extrait d'une longue description se rapportant à cette partie de la frontière :

...de là jusqu'à l'île Jonas, dans la rivière Sainte-Marie, à un endroit au milieu de cette rivière qui se trouve à un mille environ au delà de l'île Saint-Georges ou île au Sucre, en sorte que ladite île soit en territoire américain; de là, adoptant la ligne tracée sur la carte par les commissaires, passant par la rivière Sainte-Marie et le lac Supérieur, jusqu'à un endroit au nord de l'île Royale dans ledit lac, à 100 verges au nord et à l'est de l'île Chapeau, qui règne près de l'endroit au nord-est de l'île Royale où aboutit et finit la ligne tracée par les commissaires.

Ainsi, monsieur l'Orateur, fut effectivement arrêté la ligne de délimitation de la rivière Sainte-Marie, entre les lacs Supérieur et Huron. Aucun traité n'intervint entre ceux de 1843 et de 1908. L'article 4 du traité de 1908 autorise la commission internationale des eaux limitrophes à déterminer la frontière depuis son intersection de la rivière Sainte-Marie jusqu'à l'embouchure de la rivière aux Pigeons, pourvu qu'elle la fixe définitivement par des bouées, des bornes et autres moyens modernes de précision.

Tel est l'historique de la délimitation de cette partie de la frontière. En conséquence, la commission internationale des eaux limitrophes fit un rapport le 3 juin 1908, dans lequel elle fait voir qu'elle a commencé à étudier le travail que lui impose le traité, c'est-à-dire de définir convenablement cette ligne aux termes du traité. Je ne m'occuperai pas longuement de l'objet de cette convention, excepté en ce qui concerne les régions que j'ai l'honneur de représenter. L'honorable député (M. Magrath) en a analysé plusieurs points avec beaucoup d'habileté, et d'autres ho-

norables députés qui viendront après moi ne manqueront pas, j'en suis sûr, de jeter encore plus de lumière sur le sujet. Je ferai quelques brèves observations sur la situation de ce traité et sur certains documents qui s'y rapportent. Nous avons entendu dire que le sénat des Etats-Unis l'avait discuté. Ce débat s'est résumé le 3 mars, à une résolution que le Sénat a adoptée et que je prendrai la liberté de citer, car elle est très courte :

Le Sénat (avec le concours des deux-tiers des sénateurs présents) décide de conseiller et approuver la ratification du traité signé le 11 janvier 1909 entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, dont l'objet est de régler certaines difficultés internationales entre les Etats-Unis et le Canada.

Il décide de plus (comme partie de cette ratification) que les Etats-Unis approuvent ce traité, à la condition que rien de ce qui y est stipulé ne soit interprété de façon à affecter ou changer aucun droit, territorial ou riverain dans l'eau, ou aucun droit des propriétaires des fonds submergés sur les deux côtés de la frontière, aux rapides de la rivière Sainte-Marie, à Sault-Sainte-Marie, de façon à n'affecter ou changer aucun de ces droits à l'utilisation des eaux qui baignent ces terrains, sujet aux exigences de la navigation sur les eaux limitrophes et les canaux de navigation, et sans préjudice aux droits existants des Etats-Unis et du Canada, chaque pays devant utiliser les eaux de ladite rivière Sainte-Marie dans les limites de son territoire; et à la condition encore que rien dans le présent traité ne soit interprété de façon à nuire au drainage des terrains humides, marécageux ou inondés dans les cours d'eau qui se jettent dans les eaux limitrophes, et que cette interprétation soit mentionnée dans la ratification du présent traité comme indiquant le véritable esprit dudit traité, et en forme effectivement partie.

En deux ou trois circonstances déjà, j'ai cherché à savoir de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et du ministre de la Justice (M. Aylesworth) quelle interprétation le Gouvernement canadien donnera à cette clause conditionnelle, et s'il va conseiller au gouvernement impérial de consentir au traité auquel est attachée ce que je considère être une clause absolument indéfinie, ambiguë, et incompréhensible. La manière dont est rédigée cette clause est extraordinaire. Elle dit qu'il n'y aura pas d'empiètement sur les droits territoriaux ou riverains actuels sur l'eau ou sur les terres couvertes par l'eau. On pourrait dire, s'il ne s'agissait pas d'un sujet aussi important, que cette clause est inoffensive, qu'elle ne s'applique qu'à des conditions existantes qui sont exactement la chose que le traité veut protéger, et que conséquemment on peut prédire que la clause conditionnelle est pratiquement inoffensive. Mais laissant de côté l'ambiguïté de la clause elle-même et ses côtés mystérieux, examinons les arguments dont se sont servi une ou deux

M. A. C. BOYCE.

personnes représentant des intérêts dans la partie nord de l'état du Michigan adjoignant à la rivière Sainte-Marie, pour faire accepter cette clause par le sénat des Etats-Unis. Le sénateur Smith, sénateur du Michigan, a plaidé la cause devant le sénat, et comme il l'admet lui-même c'est à cause de sa grande clairvoyance et de sa défense courageuse des droits de l'état du Michigan que cette clause conditionnelle qui fait de très grandes concessions en faveur de la rive et des intérêts américains a été ajoutée à ce traité. Ce sénateur a apporté deux raisons principales pour faire insérer cette clause conditionnelle. La première c'est que la plus grande partie du lac Supérieur est situé au sud de la frontière, et que conséquemment la plus grande partie de l'eau qui descend dans la rivière Sainte-Marie devrait appartenir aux Etats-Unis, et que la rivière devrait être divisée en proportion de l'étendue d'eau qui se trouve de chaque côté de la ligne frontière qui coupe le lac Supérieur. La deuxième raison c'est que l'eau qui alimente le lac Supérieur et les rapides Sainte-Marie vient principalement du côté sud de la ligne frontière et est dans la proportion de 2 à 1.

Comme l'étendue de l'eau du lac Supérieur est dans la proportion de 2 à 1 conséquemment la force hydraulique des rapides Sainte-Marie, d'après la prétention émise devant le sénat américain et subséquemment exposé devant le comité des affaires étrangères, devrait être divisée entre les deux pays dans la proportion de 2 pour les Etats-Unis et 1 pour le Canada. Comme réponse à ce plaidoyer les Etats-Unis n'ont pas affirmé nettement leur prétention aux deux tiers de la force hydraulique, mais on a ajouté une clause conditionnelle insidieuse, vague, mystérieuse et libellée dans un langage inintelligible, ambigu, et très mystérieux dans ses effets généraux, mais qui d'après la déclaration solennelle des Etats-Unis, signifie qu'ils réclament 66 p. 100 de l'eau coulant dans les rapides Sainte-Marie et que le Canada n'a droit qu'à 33 p. 100 de cette eau.

Je vais discuter d'abord les arguments qui ont précédé l'adoption de cette clause conditionnelle. L'étendue du lac Supérieur au sud de la ligne frontière est plus grande que l'étendue du côté canadien. Le lac Supérieur a une étendue de 32,000 milles carrés environ, dont 11,800 milles carrés sont du côté canadien et 20,200 milles carrés du côté américain. Maintenant quelle est l'étendue des terrains fournissant de l'eau au lac Supérieur. Le sénateur Smith prétend que cette étendue est dans la proportion de 2 à 1, une prétention très étrange et qui n'est pas appuyée sur les faits. Les terrains adjacents au lac Supérieur sont comme suit: Ontario, 30,780 milles carrés;

Minnesota, 6,800 milles carrés; Wisconsin, 3,160 milles carrés; Michigan, 7,860 milles carrés. De sorte que l'étendue totale des terrains voisins du lac Supérieur est de 48,700 milles carrés dont le Canada fournit 30,780 milles carrés et les Etats-Unis, 17,820 milles carrés. A part cela nous avons le fait que la commission des eaux internationales a, dans un rapport conjoint, étudié les conditions existant aux chutes Niagara et au Sault Sainte-Marie, et dans son rapport de 1907, à la page 112, nous trouvons le paragraphe suivant concernant la rivière Sainte-Marie:

Il est évident, conséquemment, que l'eau servant réellement à la production de la force motrice est presque égale à la quantité qui est retenue par les travaux exécutés par toutes les compagnies de développement d'énergie considérées comme unité, et il est clair que la quantité d'eau requise pour les prolongement que l'on se propose de faire pour développer plus de force motrice, sont de proportions telles qu'il faudra nécessairement qu'une commission internationale ait le pouvoir de faire des règlements.

La commission fait les propositions suivantes:

Que les gouvernements des Etats-Unis et du Canada conservent toute l'eau nécessaire pour les fins de navigation pour le présent et pour l'avenir, et que le surplus soit divisé également entre les deux pays pour des fins de production de force motrice.

Telle est la décision de la commission des cours d'eau en 1907, et aujourd'hui, les Etats-Unis cherchent à l'é luder en attachant cette clause conditionnelle au traité.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable député voudra-t-il nous faire connaître l'interprétation qu'il donne lui-même à cette clause conditionnelle?

M. BOYCE: D'après moi, les Etats-Unis veulent par cette clause protéger les droits riverains privés et publics.

L'hon. M. HAGGART: Publics ou privés?

M. BOYCE: Les deux, privés et publics, et j'expliquerai cela dans un instant. Je tiens à la main un rapport admirable qui a été fait par M. John A. Wyld, un ingénieur civil de grande expérience, rapport qui traite de cette question même, présenté le 30 mars au président de la chambre de commerce du Sault Sainte-Marie et dont une copie est entre les mains de l'honorable premier ministre. Ce travail a été préparé à l'occasion même de l'interprétation de cette clause conditionnelle et des prétentions de l'honorable sénateur Smith dont j'ai parlé. Pendant 21 ans M. Wyld a pris une part considérable dans le développement du pouvoir hydraulique du Sault Sainte-Marie dont toutes les conditions lui sont bien connues. Voici ce qu'il soumet comme résultat de son expérience: Aux rapides Sainte-Marie cependant, l'île Sainte-Marie, l'île du Poisson-Blanc et

plusieurs îles plus petites sont au nord de la ligne frontière, ainsi qu'il a été prévu, mais comme il n'y a pas d'île semblable du côté américain, la frontière passe plus près des îles Sainte-Marie et du Poisson-Blanc que de la rive américaine. Cette frontière a été indiquée dans les anciens documents sur les cartes plus ou moins grossières et inexactes de l'époque, mais certains points sur la rive principale ont été marqués et reliés par des lignes triangulaires en travers de la rivière afin de permettre d'établir la frontière par la suite. Au meilleur de ma connaissance, cette frontière n'a jamais été réellement établie sur le terrain par une commission conjointe nommée par les deux pays, bien que le département de la guerre des Etats-Unis, par son corps de génie ait fait des études topographiques soignées et sans doute exactes. Notre gouvernement n'a rien fait dans ce sens, je crois, et si une entente a eu lieu elle n'est connue que dans les Etats-Unis et je suis absolument certain que lorsque la commission des eaux limitrophes se réunissait à cet endroit, elle n'a fait faire aucune autre étude de terrain définissant exactement l'endroit où passe la frontière, de sorte que cet endroit précis dans les rapides est encore indéfini et discutable.

Je puis conséquemment donner mon opinion à ce sujet au point de vue anglais.

Ainsi que je l'ai déjà dit, la ligne frontière passe plus près des îles qui sont sur le côté canadien que de la rive américaine et à la suite d'un examen attentif du terrain fait dans les années passées, et des arpentages que j'ai fait moi-même en rapport avec le développement de la force hydraulique du côté canadien, je dirais que la frontière traverse le pont international quelque part au sud de la troisième arche en partant du côté canadien, ce qui place, dans tous les cas, trois arches sur les dix, dans les eaux canadiennes, et pour les fins de même calcul je supposerais que les trois appartiennent au Canada et les sept aux Etats-Unis et heureusement pour nous l'eau est plus profonde sur le côté qui est plus près de la rive canadienne de telle sorte que 42.8 p. 100 du chenal principal en dehors des îles canadiennes se trouve sous les trois arches canadiennes.

En 1895-1896 le corps de génie des Etats-Unis a fait une étude complète de l'eau que déverse le lac Supérieur au Sault Sainte-Marie et d'après le rapport fait en 1907 par Alfred Noble, I.C., des Etats-Unis, je continue.

M. Noble montre qu'à leur niveau normal 45.2 p. 100 des eaux du lac Supérieur passent sous les trois arches canadiennes au nord, et 54.8 p. 100 sous les sept arches américaines au sud. Sans prendre en considération les quatre autres chenaux qui passaient au nord de l'île canadienne. (J'ai en ma possession un certain nombre

de photographies qui montrent le volume considérable de ces cours d'eau autrefois). D'après une étude faite en 1890 avant les travaux de développement de force motrice sur le côté canadien, je trouve que 3,003 pieds cubes par seconde étaient fournis par les petits cours d'eau canadiens, même après qu'ils eurent été beaucoup obstrués et que leurs eaux eurent été détournées dans le chenal principal par la construction du chemin de fer canadien du Pacifique en 1887. Ces 3,003 pieds cubes de cette époque, ajoutés au chenal principal, nous avons 45.2 p. 100 de l'eau sur le côté canadien contre 54.8 p. 100 sur le côté américain. Un gain de 2.4 p. 100 pour le Canada est une perte correspondante pour les Etats-Unis mais cela est encore injuste pour le Canada.

Lorsque le chemin canadien du Pacifique a été construit sur les quatre chenaux déjà mentionnés, le passage naturel a été grandement obstrué et l'eau a été détournée dans le chenal principal, surtout là où elle traversait le courant qui a été utilisé plus tard pour la force motrice du canal canadien. Plus de 50 p. 100 de la largeur du courant a été bouchée, comme c'était trois années avant le temps où coulaient 3,003 pieds cubes par seconde du côté canadien je supposerai pour les fins de la discussion, d'ajouter un modeste 2,000 pieds par seconde. Cela laisserait un pourcentage final de 46.7 pour le Canada et 53.3 pour les Etats-Unis, ce qui ferait que bien près de la moitié de toute l'eau appartiendrait au Canada. Comment alors les Etats-Unis peuvent-ils avoir droit au trois quarts de l'eau qui coule?

Lorsque la compagnie Michigan Lake Superior Power Company, entreprit de développer la force motrice sur le côté américain, le département de la guerre des Etats-Unis ne voulut pas lui permettre de détourner l'eau de la rivière à moins qu'elle n'érigéât des barrages convenables pour compenser.

Ce travail a été fait par la Consolidated Company, dont dépendent les compagnies subsidiaires sur les deux côtés, et les deux arches du nord du côté canadien ont été complètement obstruées depuis plus de six ans de sorte qu'il ne reste qu'une seule arche canadienne ouverte et l'eau qui passe par le chenal principal est représentée par 26.1 p. 100 du côté canadien et 73.9 p. 100 du côté américain. Il n'y a aucun doute que ces chiffres injustes ou étourdis ont été fournis par le département de la guerre des Etats-Unis à la commission des cours d'eau limitrophes.

Il n'est guère difficile de saisir la théorie se rattachant à ces piles de rivière. D'abord, il y a l'étendue du lac Supérieur et c'est là un argument dont j'ai démontré l'inanité. En outre, il y a un autre élément dont il faut tenir compte, les eaux

du plateau d'épanchement et en troisième lieu, le débit réel de la rivière ainsi que déterminé par les piles du pont international jeté sur la rivière. C'est ainsi qu'on fait bonne justice de tous ces arguments. A l'époque où le sénateur Smith déployait tant d'efforts pour engager le Sénat des Etats-Unis à insérer cette clause conditionnelle au traité en question, il était grandement intéressé à protéger et à pousser les prétentions de la compagnie Chandler-Dunbar qui avait obtenu du ministre de la guerre certaines concessions d'eau dans la rivière, ou privilèges révocables. La compagnie Chandler-Dunbar prétendait aussi que lorsque le département de la guerre aux Etats-Unis avait accordé à la compagnie de force Ontario-Michigan le droit de détourner 30,000 pieds d'eau de la rivière par seconde, dans son canal en amont des ouvrages de la compagnie Chandler-Dunbar, il avait porté grave atteinte aux opérations et aux droits qu'elle possédait relativement au développement de la force hydraulique. L'attitude de la compagnie Chandler-Dunbar est brièvement exposée à la page 52, du rapport collectif de la commission. Il paraît que la compagnie s'autorisait d'une promesse obtenue du ministre de la guerre, avait développé l'énergie dans une certaine mesure et avait sous-affirmé son entreprise à la Edison-Soo-Electric Company.

Vint ensuite la prétention de la compagnie Chandler-Dunbar et c'est cette prétention, paraît-il, que le sénateur Smith a puissamment fait valoir dans son argumentation. La compagnie Chandler-Dunbar faisait d'actives démarches auprès du gouvernement des Etats-Unis afin d'obtenir une indemnité pour les dommages causés à ses intérêts, prétendait-elle, par suite de l'autorisation donnée à la compagnie d'énergie Ontario-Michigan de détourner l'eau de la rivière, jusqu'à concurrence de 30,000 pieds par seconde, en amont des ouvrages de la compagnie Chandler-Dunbar.

La compagnie Chandler-Dunbar prétend être propriétaire de droits riverains. C'est en vertu de ses droits de propriétaire riverain que la compagnie a fait valoir sa prétention auprès du gouvernement des Etats-Unis et cette prétention était fort bien fondée. C'est donc dans le but d'appuyer les revendications de la compagnie Chandler-Dunbar que le sénateur Smith prétendit qu'on portait atteinte aux droits des propriétaires riverains sur la rive américaine, qu'il devrait y avoir sur le côté américain un plus fort volume d'eau que le traité ne l'autorisait auparavant. Cette prétention fut reconnue par la commission des eaux navigables et il a été admis que, par conséquent, la clause conditionnelle devrait contenir, à l'appui de la prétention de la compagnie Chandler-Dunbar, une disposition protégeant tous les droits des propriétaires riverains, tant publics que privés,

des deux côtés de la rivière. Et voilà précisément pourquoi la compagnie Chandler-Dunbar cherchait à faire valoir sa réclamation auprès du gouvernement des Etats-Unis d'Amérique. Ce débat se poursuit assez longtemps. La prétention de la compagnie Chandler-Dunbar suscita beaucoup d'embaras au gouvernement des Etats-Unis et paraît-il, reconnaissant dans une certaine mesure que les droits de la compagnie Chandler-Dunbar avaient reçu quelque préjudice, par suite de l'autorisation assez insolite accordée à la compagnie d'énergie Ontario-Michigan de détourner environ la moitié de tout le débit d'eau de la rivière Sainte-Marie en amont des travaux de la compagnie Chandler-Dunbar, le gouvernement des Etats-Unis éteignit ses droits acheta sa concession et lui accorda une indemnité basée sur sa réclamation. Ainsi, la prétention du sénateur Smith, au sujet de cette rivière est dénuée de fondement, et ces droits en tant que représentés par la compagnie Chandler-Dunbar sont complètement éteints. Si je donne ces explications, c'est afin de montrer que la raison qui a porté le sénateur Smith à formuler cette singulière thèse reposait entièrement sur des conditions de nature locale, et se rattachait à des réclamations d'ordre local qui étaient alors pendantes. La commission des eaux navigables internationales ainsi qu'elle est constituée, ayant étudié dans son ensemble la question du débit de la rivière Sainte-Marie et de la rivière Niagara, et après avoir pourvu à la pérennité du cours d'eau pour les besoins de la navigation, a réglé que l'excédent pour les besoins de la force motrice serait réparti également entre les deux pays.

Qu'allons-nous faire? Voilà la décision rendue par la commission créée par les deux gouvernements dans ce but-là. Comment pourrions-nous attacher quelque importance ou accorder quelque prix à une clause conditionnelle de nature vague et indéfinie, reposant sur un argument diamétralement opposé au jugement formé et aux conclusions arrêtées par les membres de la commission des eaux internationales? Si complexes et si mal définies que soient les conditions existantes entre les deux pays à cet égard, et tout important qu'il soit de bien constater les droits de deux pays, je ne crains pas de l'affirmer, ce traité et celui de 1908 n'atteindront pas leur but, si le Gouvernement conseille à Sa Majesté de ratifier ce traité avec la clause conditionnelle qu'on y a insérée; car pareil traité ne réglerait jamais les droits respectifs que possèdent les deux pays au débit de cette rivière.

Puis, quant aux droits des propriétaires riverains, voyons quelle est la signification de ce texte dans la clause conditionnelle:

Nulla disposition contenue dans le présent traité ne doit être interprétée comme appor-

tant quelque modification aux droits territoriaux ou riverains existant actuellement dans l'eau ou aux droits des propriétaires des terrains sous l'eau, des deux côtés de la frontière internationale, dans les rapides de la rivière Sainte-Marie au Sault-Sainte-Marie, dans l'utilisation des eaux arrosant ces terres, subordonnement aux besoins de la navigation dans les eaux frontières et les canaux de navigation, et sans préjudice au droit existant des Etats-Unis et du Canada, chacun de ces deux pays devant utiliser les eaux de la rivière Sainte-Marie dans son propre territoire.

Il y a apparemment deux catégories de droits riverains qui font l'objet des réclamations; car il y a le droit que possède tout particulier à l'eau (d'après la prétention formulée ici) coulant au delà de son domaine sur la rive, puis il y a la prétention émise par chaque pays faisant valoir ses droits à titre de nation.

Je soutiens de la manière la plus catégorique et la plus énergique qu'il ne saurait exister de droits riverains quelconques en pareille condition et je soutiens qu'insérer au traité l'aveu de l'existence de pareils droits, c'est tout simplement mettre au rancart la loi dans sa teneur actuelle. Quant à la teneur de la loi actuelle, je vais donner lecture de l'avis exprimé par le procureur général de l'Etat de New-York, et j'emprunte ce texte au rapport collectif de la commission des eaux internationales, en date du 19 mars 1906, page 254, M. T. E. Hancock, procureur général de l'état de New-York, en date du 16 novembre 1895, dit:

La rivière Niagara est un cours d'eau navigable public, au lit de laquelle et à l'eau qui en découle a droit l'état et non pas le propriétaire riverain.

Ce serait une perte de temps que d'essayer de prouver la légitimité de cette proposition. Qu'il suffise de dire qu'elle a été amplement corroborée par des décisions judiciaires et qu'elle constitue aujourd'hui la loi établie.

Par conséquent la seule question à décider est celle-ci: Le propriétaire du sol limitrophe d'un cours d'eau navigable peut-il détourner l'eau pour les besoins de l'industrie manufacturière, sans le consentement de l'état? Etudions la question.

Par le terme 'navigable', ne l'oublions pas, on doit entendre 'susceptible de se prêter à la navigation.' Au sens usité dans cette discussion, 'cours d'eau navigables veut dire cours d'eau navigables au sens légal.' Les rivières peuvent être navigables de fait, mais non pas de droit, ou bien elles peuvent être navigables de droit, mais seulement en partie navigables de fait. Par conséquent, une simple interruption locale de la navigabilité réelle ne saurait modifier le caractère d'un cours d'eau sous son aspect légal.

La rivière étant navigable au sens légal, le titre au lit du cours d'eau ainsi qu'à l'eau qui coule sur ce lit est attribué à l'état, au moins jusqu'à la ligne frontière entre l'état et le Canada.

Le détournement de l'eau d'un cours d'eau public pour tout usage autre que les besoins domestiques constitue une contravention et

par conséquent elle doit être supprimée à la poursuite du procureur général.

Nonobstant cette définition fort claire d'un point de loi bien connu à mon avis, cette clause conditionnelle contient une affirmation qui lui est diamétralement opposée, comme proposition de droit international. Dans un demi-siècle ou dans un siècle d'ici, lorsque nous aurons atteint le magnifique développement auquel nous croyons le pays appelé, développement dont bénéficieront nos descendants, on pourrait formuler l'argument que voici: Oui, en effet, il est possible que ce soit là l'interprétation donnée à la loi par les deux pays à cette époque; mais il a été solennellement reconnu par ces deux pays que, nonobstant cela, les droit riverains, quels qu'ils fussent en d'autres circonstances, devraient être reconnus dans cette rivière dans la plus large mesure possible, ainsi que les droits des deux hautes parties contractantes au traité, au point de vue national. Je désire abrégier mes observations à cette heure tardive de la session et je me contenterai d'une simple observation: il serait souverainement inconvenant et fort dangereux pour le Gouvernement d'acquiescer à ce traité, quand ce ne serait que pour cette seule raison; et à moins que le premier ministre, de concert avec son gouvernement ne puisse donner un sens précis à cette clause conditionnelle, à moins de veiller à ce que cette interprétation ne constitue pas un empiètement sur les droits du Canada, ceux des citoyens canadiens d'un côté ou ne donne pas aux Etats-Unis ou aux citoyens ou corporations des Etats-Unis de droits dont ils ne jouissent pas aux Etats-Unis et dont ils jouissent du côté du Canada, alors l'intérêt du Canada demande qu'on n'autorise jamais la ratification de ce traité. J'abonde dans le sens des observations faites par le député de Medecine-Hat (M. Magrath). J'ai pleinement confiance dans les idéals élevés de ceux qui négocient les traités au nom du Canada, et je n'entends nullement dire qu'on ait fait preuve de mauvaise foi dans l'élaboration de ce traité ou d'autres traités auxquels s'est adressée la critique.

J'en suis convaincu, le Gouvernement tient à faire l'impossible pour protéger sincèrement et loyalement au moyen de ce traité les droits du Canada et pour empêcher que ces droits ne périssent aujourd'hui, ou à l'avenir. Mais j'adjure le premier ministre, pour ces raisons et autres, de veiller à ce qu'on ne nous enlève pas, au Sault-Sainte-Marie, l'eau qui nous est nécessaire pour nos industries, maintenant et à l'avenir et cela en s'appuyant sur des principes diamétralement opposés à ceux établis relativement aux chutes de Niagara, et qu'on a invoqués pour accorder d'importantes concessions aux Etats-Unis. Les chutes de Niagara

M. A. BOYCE.

appartiennent, pour un sixième, aux Etats-Unis et pour cinq sixièmes, au Canada.

M. LANCASTER: C'est plutôt un dixième contre neuf dixièmes.

M. BOYCE: Il existe divergence d'opinion à cet égard, je le sais; mais tout au plus, les Etats-Unis possèdent un sixième et le Canada cinq sixièmes. Quoi qu'il en soit, dans l'application des concessions accordées dans ce traité, les Etats-Unis bénéficient de la force réelle dans une proportion bien supérieure à celle à laquelle ils ont droit. Si c'est là l'argument, qu'on l'applique également et impartialement aux deux côtés. Qu'on applique au Sault-Sainte-Marie l'argument même appliqué à Niagara, ou bien appliquons à Niagara l'argument que le sénat des Etats-Unis applique au Sault-Sainte-Marie. Les arguments des deux côtés sont également probants; mais les droits rigoureux des deux pays basés sur le débit des eaux ont été l'objet d'une transaction, et les hommes d'Etat éminents formant la commission des eaux navigables internationales ont fait une légitime répartition, en assignant à chaque pays la moitié du débit, après avoir réservé suffisamment d'eau pour les besoins de la navigation.

C'est ce que nous prétendons avoir par la décision de la commission, ce que nous devons avoir et ce que je demande à mon très honorable ami de conserver par le rejet de cette annexe. Elle paraît avoir l'intention de décider les différends entre les deux pays auxquels on fait allusion dans le traité même de la commission internationale. Par les articles 9, 10 et 11, toutes ces questions de différends—questions qui affectent le texte même de cette annexe—sont spécialement référées à cette commission. Ce sont-là les faits généraux et les arguments qui ont trait à la rivière Sainte-Marie.

Je dois dire que le gouvernement d'Ontario prétend que le traité n'est pas conforme aux intérêts de la province. J'ai sous les yeux une copie d'un télégramme qui a été envoyé par sir James Whitney, le premier ministre de la province d'Ontario, au très honorable premier ministre du Canada, à la date du 12 mai 1909, Toronto, que je prendrai la liberté de lire:

Le gouvernement d'Ontario est d'avis que si le traité des cours d'eaux limitrophes est ratifié par le Parlement du Canada, cette ratification ne devrait pas comprendre l'annexe mise à la fin du traité par le Sénat des Etats-Unis et le gouvernement proteste respectueusement contre une telle annexe parce qu'elle est injuste envers la province d'Ontario en raison des autres dispositions du traité relatives aux cours d'eaux et aux rivières.

Je suis persuadé, monsieur l'Orateur, que ces observations, qui ont été très imparfaites, je le crains, parce qu'elles sont le

résultat d'un examen un peu rapide de la question, mais qui pourtant sont présentées d'une manière consciencieuse, seront acceptées par le Gouvernement avec l'esprit dans lequel elles sont faites et qu'on accordera toute considération aux excellents arguments de mon honorable ami de Lethbridge (M. Magrath) et aux autres arguments qui pourront être présentés par nos honorables collègues et j'espère que le très honorable premier ministre hésitera avant de permettre que les intérêts commerciaux très importants du Canada soient mis en danger par l'acceptation d'une annexe qui à premier aspect est absurde mais qui secrètement peut contenir dans ses dispositions futures une oppression assez grande ou du moins, de l'incertitude pour l'avenir du Canada.

M. A. C. MACDONNELL (Toronto-sud): La brièveté de mes observations, monsieur l'Orateur, sera mon excuse pour me permettre d'entretenir la Chambre de cette question à cette époque avancée de la session. Je me joins à l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) pour exprimer des remerciements au très honorable premier ministre qui a bien voulu nous donner l'occasion d'expliquer nos vues sur ce traité à cette période avancée de la session. J'ai confiance que les observations qui ont été faites par l'honorable député de Lethbridge (M. Magrath) et par l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) ne seront pas sans apporter quelque compensation en retour de la courtoisie qui nous a été faite par le très honorable premier ministre. Je bornerai mes observations à un seul côté du traité c'est-à-dire à celui qui a rapport aux règlements et à l'utilisation de la force provenant des chutes Niagara.

L'honorable député de Lethbridge a déjà passé en revue assez complètement cette question. Le caractère distinctif du traité est différent de l'annexe qui vient d'être discutée par l'honorable député d'Algoma-Ouest parce qu'en ce qui concerne les chutes Niagara, la situation est d'une simplicité absolue. Il n'y a pas de conflits de faits, il n'y a pas de doute ou d'incertitude quant à la ligne frontière. Tous les faits qui se rapportent à la rivière Niagara ont été définitivement réglés et terminés depuis un grand nombre d'années par les deux pays, de sorte qu'au moment où les commissaires qui avaient à régler cette question ont passé à son examen, ils n'ont été embarrassés par aucun conflit de faits. Permettez-moi de donner lecture de l'article 5, du traité qui règle la question de la rivière Niagara. Il est ainsi conçu:

Les autres parties contractantes admettent d'un commun accord qu'il est à propos de limiter le détournement des eaux de la rivière Niagara de façon que le niveau du lac Érié et le courant de la rivière ne soient pas visi-

blement diminués. Les deux parties désirent atteindre ce but en nuisant le moins possible aux placements de capitaux qui ont été déjà faits dans la construction d'usines productrices de force, du côté des États-Unis avec l'autorisation de l'état de New-York et du côté canadien par les permis accordés par le gouvernement fédéral du Canada et par la province d'Ontario.

Tant que ce traité restera en vigueur aucun détournement des eaux de la rivière Niagara au-dessus des chutes de leur cours naturel et du courant ne sera permis, excepté pour les besoins et de la quantité ci-après prescrite.

Les États-Unis peuvent autoriser et permettre le détournement dans l'état de New-York des eaux de ladite rivière au-dessus des chutes Niagara pour l'établissement de pouvoirs électriques ne dépassant pas un détournement total quotidien d'une quantité de vingt mille pieds cubes par seconde.

Le Royaume-Uni, par l'entremise du Canada ou de la province d'Ontario peut autoriser et permettre dans la province d'Ontario le détournement des eaux de ladite rivière au-dessus des chutes Niagara pour l'établissement de pouvoirs électriques ne dépassant pas un détournement total quotidien de trente-six mille pieds cubes d'eau par seconde.

Les dépenses contenues dans cet article ne s'appliquant pas au détournement de l'eau dans un but sanitaire ou pour les besoins domestiques ou pour alimenter les canaux servant à la navigation.

Les termes employés dans cet article ne sont nullement incertains et comme tous les autres tribunaux prudents, les commissaires n'ont donné aucune raison pour se mettre d'accord. On déclare simplement que la population des États-Unis aura l'usage de 20,000 pieds cubes par seconde et que la population du Canada aura l'usage de 36,000 pieds cubes par seconde.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark): Quelle est la dépense actuelle?

M. C. MACDONELL: Il est très difficile de le dire, nous devons penser que les commissaires qui ont réglé ces droits l'ont fait en s'appuyant sur des faits établis et sur un système bien défini. Permettez que je dise qu'en ce qui me concerne, et je crois que la même chose peut être dite de l'honorable député, nous ne discutons pas avec des arguties ce traité dans ses traits fondamentaux. Aucune politique ne peut être plus sage que celle que ce Gouvernement pourrait adopter définitivement pour fixer autant que possible notre ligne de démarcation. Le désir de conserver autant que possible la paix entre les deux pays ne peut pas être trop apprécié et pour l'obtenir on peut même faire des concessions raisonnables. Je désire citer une autorité relative à la quantité d'eau que nous avons aux chutes. Mon honorable ami de Lethbridge (M. Magrath) a établi très complètement par son raisonnements et des extraits de documents et des rapports de cette commission, qu'il avait été décidé que la commission devait étudier cette question en ayant en vue

une division équitable de ses eaux—une division qui serait basée sur les droits respectifs des parties en cause. En vue de se procurer tous les faits qui touchent aux chutes Niagara et à la rivière Niagara, le professeur Spencer, attaché à la division des études géologiques du département des Mines a passé deux ans à faire des travaux hydrographiques et des sondages dans ces eaux. Il a fait non seulement des recherches personnelles durant les années 1904 et 1905 et 1905 à 1906, mais il s'est procuré tous les renseignements qu'il a pu sur le sujet et on doit dire que ses efforts ont été couronnés de succès. Ses recherches particulières et les renseignements qu'il a puisés ailleurs se trouvent dans un livre qu'il a publié et qui certainement doit être d'une grande utilité à la population de notre pays et aux membres de cette commission. Il commence son travail par ces mots :

La ligne de démarcation internationale aux chutes de Niagara a été fixée sur la carte dressée par la commission de cette époque (1819). A un endroit, cette ligne passe à 235 pieds de l'île de la Chèvre, mettant tout le croissant des chutes dans le territoire canadien, tandis que le coude au bas du croissant se dirigeant vers l'île de la Chèvre, appartient à l'état de New-York. A cet endroit la cataracte est souvent réduite à quelques filets d'eau. Le détournement de l'eau pour les réserves électriques met à nue une bande de rochers appartenant au Canada et qui sont couverts par les rapides sur le côté est des chutes. La quantité d'eau qui tombe à l'extrémité adjacente à l'île de la Chèvre est trop petite pour qu'on puisse en tenir compte. Mais le volume qui tombe par le côté américain des chutes est d'environ 7 p. 100 de la quantité totale.

Pour justifier l'autorité sur laquelle il s'appuie, il nous renvoie aux chapitres 2 et 3 de son ouvrage dans lequel il donne en détail les renseignements auxquels il a fait allusion :

La proportion de la décharge sur le bord du rocher qui détermine le courant de l'eau dans des rapides supérieurs donne au Canada 75 à 80 p. 100 de la décharge totale de la rivière.

C'est-à-dire, je l'admets, que juste au bord des chutes, là où l'eau coule, sur le côté américain, les américains n'ont environ que 7 p. 100 du courant total. Un peu plus loin en remontant la rivière, à la cime de la cataracte, il déclare que les proportions sont de 80 p. 100 pour le Canada et 20 p. 100 aux Etats-Unis. Un peu plus loin, à la page 16, il dit :

L'établissement de la ligne de démarcation a donné tout le chenal oriental, les chutes américaines et l'île de la Chèvre à l'état de New-York; mais seulement de 235 à 300 pieds de la rivière aux chutes. Cela porte le croissant des chutes canadiennes entièrement dans la limite territoriale du Canada.

Ensuite, à la page 8, il calcule la quantité de la décharge principale qui tombe sur le lit central de la rivière :

M. A. C. MACDONELL.

La simple décharge de 104,000 pieds cubes donne une force brute en haut des rapides de 4,900,000 chevaux. En février 1902, elle a été réduite à 4,200,000 chevaux, quand les eaux étaient basses ou à 3,800,000 pour le plus bas. Mais cela ne représente pas toute la force disponible, car deux des compagnies prennent l'eau à environ cinquante-cinq pieds au-dessous du sommet. Il y a encore d'autres pertes qui réduisent le montant de 30 à 35 p. 100. Par conséquent la quantité disponible à eau basse est réduite à 2,600,000 chevaux et on ne peut compter que sur ce montant quand il s'agit de force hydraulique.

Ensuite, M. Spencer a préparé un tableau pour montrer la moyenne du volume de l'eau des chutes depuis l'année 1860 jusqu'à présent, par période annuelle et aussi par date de quantité la plus haute et la plus basse. D'après ce tableau, la moyenne par seconde est de 204,000 pieds cubes.

La descente de la rivière Niagara depuis la première cascade des rapides supérieurs jusqu'au lac Ontario est de 312 pieds. La surface de la rivière en bas des chutes peut être évaluée à 100 pieds.

Ainsi l'énergie du Niagara représente l'effet produit par la chute, d'une hauteur de 212 pieds, du volume d'eau variable que débite le fleuve de jour en jour.

Débit moyen.	Pieds cubes par seconde.	Pieds cubes effectifs par seconde.
1860-1890..	*226,000	204,000
1891-1905..	204,000	204,000
1860-1905..	*219,000	204,000
1858 (octobre 7)..	314,000	292,000
1862 (pour l'année)..	243,000	221,000
1862 (mois de juin)..	260,000	238,000
1895 (pour l'année)..	187,000	187,000
1902 (mois de février)..	175,000	175,000
1902 (28 février)..	†158,500	†158,500

Ces chiffres traduits en chevaux donnent les résultats suivants :

Variation dans le nombre de chevaux fournis par la chute.

Chevaux brut moyen.	Chevaux.	Chevaux effectifs.
1860-1890..	5,444,000	4,914,000
1891-1905..	4,915,000	4,915,000
1860-1905..	5,276,000	4,748,000
1858 (octobre 7)..	7,563,000	7,033,000
1862 (pour l'année)..	5,854,000	5,326,000
1862 (mois de juin)..	6,264,000	5,736,000
1895 (pour l'année)..	4,505,000	4,505,000
1902 (mois de février)..	4,216,000	4,216,000
1902 (28 février)..	†3,818,000	†3,818,000

Ces chiffres font voir que le travail du Niagara varie énormément.

*Ces moyennes sont empruntées aux tableaux du débit; mais par suite de l'abaissement des lacs, dont il n'est pas tenu compte ici, le débit moyen exact est celui de la période de 1891-1905.

† Le niveau de l'eau à Port-Colborne n'est que de 589.58 au-dessus de celui de la mer.

Nous avons ensuite le passage suivant, et je tiens à en donner lecture à la Chambre, parce que cela fait voir que le canal de Chicago n'est pas sans un certain effet :

Un changement d'un pied dans le niveau du lac Erie à l'effet d'augmenter ou de diminuer le débit de 23,205 pieds cubes par seconde, ce qui est l'équivalent de 569,000 chevaux. Quand on en vient à la question de l'utilisation artificielle de la force fournie par l'eau provenant du fleuve au pied de la première cascade, la quantité de chevaux utilisables en moyenne par toutes les compagnies sera beaucoup moindre que s'il s'agissait d'eau prise en haut de cette cascade; la quantité moyenne sera réduite de 30 à 35 p. 100, par suite de la réduction de la hauteur des entonnoirs, des dévercoirs de superficie, et au pied des puits, etc. L'effet sera de réduire à 400,000, ou moins, le nombre de chevaux utilisables, si le niveau du lac est abaissé d'un pied. Lorsque la prise d'eau est située à une distance considérable en aval du sommet des rapides, 40 ou 50 pieds en aval, la quantité de chevaux utilisables sera encore moindre. En conséquence, la force nette moyenne de l'eau provenant de la chute, si elle était entièrement détournée pour utilisation industrielle, serait réduite à 3,200,000 chevaux, et celle du débit à l'étiage serait réduite à 2,600,000 chevaux. Sur la base de 7 p. 100, le nombre de chevaux utilisables du côté des Etats-Unis est de 350,000 à niveau moyen, on de près de 250,000 à l'étiage.

Maintenant, faisons le rapprochement entre le nombre de chevaux auxquels on a droit du côté des Etats-Unis et le nombre qu'on y utilise de fait. Aux termes de la stipulation du traité relative au nombre de chevaux que chaque nation a le droit d'utiliser, je vois qu'il en est accordé cinq aux Etats-Unis, contre neuf à nous. Si on se basait simplement sur la direction naturelle du courant du fleuve, les Etats-Unis, d'après la définition du professeur Spencer, auraient droit à cinq chevaux et nous à cinquante-deux. Si nous prenons la plus favorable des prétentions émises

par les Américains, dont je parlerai plus longuement dans un instant, les Etats-Unis auraient droit à un cheval et nous à dix. Il se produit là une divergence qu'il est très difficile pour le commun des mortels de s'expliquer dans l'âge pratique où nous sommes. Le professeur Spencer poursuit en ces termes:

A la première cascade du chenal qui se trouve du côté des Etats-Unis, la profondeur moyenne n'excède guère trois pieds; et comme elle est beaucoup moindre que la partie plus profonde du chenal canadien, le débit est de beaucoup inférieur à 9 p. 100, peut-être même n'est-il pas plus de 6 p. 100, bien que probablement il varie entre ce dernier chiffre et 8 p. 100. A 7 p. 100, le débit est d'à peu près 14,000 pieds cubes par seconde

A la page 295 de son ouvrage, le professeur Spencer fait un nouveau calcul et arrive à la même conclusion, savoir que les usines du côté des Etats-Unis ont droit approximativement à 7 p. 100 du débit total. Il donne une liste des compagnies concessionnaires sur les deux rives, et cela nous permet de calculer combien de chevaux sont produits par un nombre donné de pieds cubes par seconde. Le professeur Spencer s'exprime en ces termes:

Sur le bord de la chute même du côté des Etats-Unis, le débit de la cascade, comme il est indiqué ci-dessus, est approximativement de 7 p. 100, tandis que le courant d'eau qui se déverse à l'extrémité de l'île à la Chèvre sur une largeur de moins de 300 pieds est de si peu d'importance qu'il n'y a guère lieu d'en tenir compte. Au-dessus de cette extrémité toute l'énorme cataracte se trouve située en territoire canadien.

Voici le tableau auquel j'ai fait allusion:

Canadian Niagara Power Company.....	8,600	pieds cubes par seconde;	100,000	chevaux
Ontario Power Company.....	11,700	"	130,000	"
Electrical Development Company.....	10,750	"	125,000	"
Electrical Railway Company.....	400	"		"
	31,450			
Rive Américaine:				
Niagara Falls Hydraulic Company.....	10,000	pieds cubes par seconde;	100,000	chevaux
Niagara Falls Power Company.....	17,200	"	200,000	"
	27,200			

Une des indications fournies par ce tableau c'est au taux le plus bas, un pied cube par seconde fournira dix chevaux. C'est le résultat obtenu sur la rive américaine. Sur la rive canadienne, où la chute est un peu plus haute, le débit plus considérable et la vitesse du courant plus grande, un pied cube par seconde donne beaucoup plus de dix chevaux. En effet, en certains endroits la production de force atteint presque vingt chevaux. Ce tableau est suivi d'une note du progressif Spencer en ces termes:

Au point de vue de la seule production de la force, au-dessous de la première cascade, presque tout le volume d'eau qui passe par

la chute du côté canadien appartient au Canada.

Maintenant qu'on me permette d'indiquer en quelques mots la valeur de cette production de force aux chutes de Niagara. Comme je l'ai dit, le professeur Spencer estime que les Américains ont droit à un pied cube par seconde contre dix pieds revenant au Canada. Les habitants des Etats-Unis eux-mêmes, si nous en croyons le rapport adressé au Gouvernement de ce pays reconnaissent que nous avons droit à six fois plus qu'eux. Nous voyons que le courant de la rivière Niagara comprend 36,000 pieds cubes revenant au Canada et 20,000 pieds cubes revenant aux Etats-Unis,

soit un total de 56,000 pieds cubes. Or, si la répartition se fait suivant l'ordre naturel, 5,600 pieds cubes vont aux Etats-Unis et les autres 50,000 au Canada. Dans ce calcul je n'ai pas fait entrer en ligne de compte les 10,000 pieds cubes par seconde que les Américains utilisent pour le canal de Chicago. Or, si je comprends bien le rapport, de part et d'autre, on se rend compte que ce volume d'eau soutiré aux grands lacs par le canal de Chicago, devrait figurer en ligne de compte dans la répartition des eaux et être porté au débit du peuple américain. Car il est très clair qu'en soutirant de l'eau aux lacs supérieurs, vous abaissez le niveau de ces lacs, vous abaissez le niveau des eaux en aval, y compris le cours de la rivière Niagara et celui des eaux passant par la chute. L'abaissement du niveau du lac Erié par suite du détournement de ces 10,000 pieds cubes d'eau par seconde à Chicago est très appréciable. Mais je n'en ai pas tenu compte dans les chiffres que j'ai indiqués. Si j'en avait tenu compte, le traitement dont le Canada a été l'objet aurait paru encore plus mesquin. Fixez à 2,600,000 pieds cubes par seconde la quantité totale utilisable, c'est l'estimation du professeur Spencer, et répartissez cette quantité en conformité du traité, toujours sans faire entrer en ligne de compte les 10,000 pieds cubes par seconde détournés pour le canal de Chicago, et supposez toute cette quantité transformée en énergie. Le traité attribué aux Etats-Unis un total de 928,572 pieds cubes, et au Canada un total de 1,671,482 pieds cubes; tandis que si l'on faisait la répartition en conformité des conditions naturelles, suivant le professeur Spencer, il devrait être attribué aux Etats-Unis 250,00 chevaux et au Canada 2,350,000.

Maintenant, il s'agit de fixer approximativement la valeur de cette énergie; il paraîtrait qu'il n'en est jamais vendu sur place moins de \$10 par cheval. Il est raisonnable de fixer le prix, je pense, à \$10 par cheval. Dans ces conditions quelle est la valeur de ce que les Américains reçoivent sous forme d'énergie, et quelle est la valeur de ce que nous recevons? Aux termes du traité, les Américains recevront de l'énergie pour une valeur de \$9,285,720, et les Canadiens en recevront pour une valeur de \$16,714,890. Or, si la répartition se faisait en conformité du cours naturel des eaux, les Américains devraient avoir comme leur part pour une valeur de \$2,500,000, et le peuple canadien pour une valeur de \$23,500,000. Ces chiffres ne sont peut-être pas absolument exacts; je les donne comme approximatifs. Je prends comme point de départ la production d'un certain nombre de chevaux et je fais ensuite le calcul de la valeur annuelle représentée par cette production. La députation peut ainsi se

M. A. C. MACDONELL.

rendre compte dans quelle mesure le peuple canadien a été dépouillé de ses droits.

L'honorable représentant de Lethbridge (M. Magrath) s'est arrêté longuement à l'examen de la correspondance qui a préparé et déterminé la conclusion de ce traité; je ne me propose pas de revenir sur ce qu'il a dit; mais il est une ou deux questions que j'aimerais à signaler à la Chambre. C'est en 1902 que les Américains ont commencé à s'occuper de l'affaire. Le 13 juin 1902, le congrès a légiféré en vue de l'établissement de cette commission. Presque aussitôt le texte de loi a été transmis au gouvernement anglais, et le bureau des colonies en juillet 1902, l'a transmis à notre Gouvernement. L'honorable représentant de Lethbridge nous a donné une idée du personnel de cette commission, de la compétence de chacun de ses membres. Et si l'on en juge par la classe de personnes nommées par le gouvernement des Etats-Unis pour faire partie de cette commission, il est raisonnable de supposer que, autorisées comme elles l'étaient aux termes de la loi à employer les spécialistes dont les services pourraient être requis en vue de la bonne exécution de leurs devoirs, elles ont cherché à se procurer le plus de renseignements possible et sur-le-champ se sont appliquées à la tâche qui leur avait été assignée. D'autre part, les autorités canadiennes paraissent avoir agi avec une lenteur plus qu'ordinaire.

Ce n'est qu'après que la Chambre eût été réveillée par des télégrammes de Downing Street—et nous sommes habitués à entendre dire que la rue Downing est une vieille dormeuse, et que nous Canadiens, nous sommes beaucoup plus éveillés qu'on ne l'est là-bas—mais en cette occasion elle semble avoir eu pour devoir de nous réveiller et de nous forcer à nous remuer. Le premier pas fait par le Canada a été fait le 3 décembre 1903, lorsque le docteur King, l'astronome du Canada a été nommé membre de la commission canadienne. L'affaire a marché lentement et le 7 janvier 1905, M. James P. Mabee, C.R. a été nommé membre de la section canadienne. Qu'il me soit permis ici de rendre hommage au talent de M. Mabee et à ses aptitudes spéciales pour cette charge. Le Gouvernement n'aurait pu choisir un homme plus compétent pour sauvegarder nos droits et nos intérêts, et je suis d'avis que si M. Mabee eût continué d'exercer ces fonctions, nous eussions eu un résultat tout différent de celui que nous avons obtenu. M. Mabee fut nommé président de la commission en mai 1905, et continua d'exercer cette charge jusqu'à sa promotion au banc judiciaire, en novembre 1905. En vertu du décret de l'exécutif acceptant sa démission, M. Geo.

C. Gibson, C.R., de London, Ontario, a été nommé.

Je n'ai nul désir de critiquer M. Gibbons, ou sa nomination, plus que ne l'a fait l'honorable député de Lethbridge. Je crois que M. Gibbons est un bon avocat, un homme d'une grande expérience, ayant une profonde connaissance du droit constitutionnel et du droit civil. Mais à peine était-il nommé membre de la commission que nous avons vu les membres de la section américaine commencer à précipiter les choses. Ils ont adopté des résolutions, hâté la besogne et, en automne de la même année, je crois, il a été décidé de concéder de nouveaux privilèges sur la rivière Niagara pour la production de la force motrice des deux côtés de la rivière. La section américaine cherchait à précipiter les choses pour en finir. En mars et en avril 1906, ce traité était virtuellement conclu si j'en juge par à la disposition de la section canadienne. Ainsi, il ne semble pas y avoir eu de temps à la disposition de la section canadienne. Elle semble avoir considéré cette question comme une affaire ordinaire au lieu de la prendre pour ce qu'elle est, l'un des plus grands événements, peut-être, de la vie de notre nation. Or, il semblerait, d'après le rapport de la section canadienne, daté du 25 avril 1906, que la section américaine l'ait annexé à consentir à une base d'après laquelle les eaux devraient être partagées. La section canadienne dans un rapport au gouvernement relativement à la situation à Niagara disait ceci :

En conséquence, votre commission est d'avis que le temps est arrivé où il est à désirer qu'un traité soit conclu pour limiter ces déversements (de la rivière Niagara), et nous avons préparé une série de résolutions que nous avons l'intention de soumettre à la prochaine réunion conjointe de la commission

En ce qui concerne la situation à Niagara, elle ajoute :

Si notre proposition est adoptée le déversement sera à peu près comme suit :

Déversements du côté américain.

	Pieds carrés par seconde.
Chute de Niagara.....	18,500
Canal de drainage de Chicago..	10,000

Total..... 28,500

Déversements du côté canadien.

	Pieds par seconde.
Chute de Niagara, sur la pénin- sule de Niagara.....	36,000

Or la section américaine faisait vers le même temps un rapport disant :

L'un des effets de cette législation serait de donner au Canada l'avantage de détourner 7,500 pieds par seconde de plus que les Etats-Unis. Cet avantage est plus apparent que réel vu que la force motrice produite du côté canadien sera en grande partie transmise et utilisée aux Etats-Unis.

Ainsi dans toute cette affaire la section américaine semble avoir eu l'avantage sur la section canadienne en ce qui concerne le partage de la force motrice. Or les deux sections ont apparemment fait rapport que le déversement américain serait de 18,500 pieds cubes par seconde tandis que le véritable déversement s'élève à 20,000 pieds cubes par seconde. Le résultat net est celui-ci : Le Canada obtient un volume de 36,000 pieds par seconde, ce qui équivaut à 432,000 chevaux-vapeur. Les Etats-Unis reçoivent 20,000 par seconde produisant 260,000 chevaux-vapeur. Mais sur les 432,000 chevaux-vapeur du Canada, 200,000 sont exportés aux Etats-Unis et, autant que nous puissions voir, continueront à y être exportés. Cela ne laisse au Canada que 232,000 chevaux-vapeur, en dehors du canal de drainage de Chicago.

Maintenant, monsieur l'Orateur, encore quelques mots et je termine. Nous avons devant nous le résultat net de notre commission. On lui a confié un travail très important, on l'a autorisée à disposer de la force hydraulique de la chute de Niagara, et d'autres forces hydrauliques. Elle a fait son rapport, mais je ne crois pas que le peuple canadien soit satisfait de la manière dont elle a disposé de notre héritage. Je crois qu'il est juste que nous, qui sommes lésés par les conclusions de ce rapport, nous posions aux honorables ministres la question suivante : Comment se fait-il qu'ils aient disposé de nos droits naturels de façon à déprécier l'héritage de notre peuple? Ils ont trouvé des conditions naturelles très avantageuses pour le Canada. Ils semblent avoir abandonné leur position avantageuse, avoir cédé une position qui, pour nous, représentait au moins la proportion de six contre un, et ils ont consenti à un compromis en cédant aux Américains 30,000 pieds par seconde et en recevant pour le peuple canadien une contribution de 36,000 pieds par seconde.

Je crois que nous n'avons pas d'excuse à offrir pour avoir attiré l'attention de la Chambre sur cette question. C'est une affaire qu'il appartient au Gouvernement de régler. Le traité est là. Il n'a pas encore été ratifié. Il peut être ratifié par Sa Majesté sur l'avis de ses ministres responsables qui, dans le cas actuel, sont, à mon sens, le Gouvernement du Canada. En présence de ces faits, le Gouvernement peut-il justifier l'acceptation de cette décision, vu surtout que nous n'avons pas de compensation pour la perte que nous subissons à Niagara? Nul ne prétend que nous obtenons d'autres droits qui ne nous appartiennent pas ou qui sont d'une nature douteuse en considération des droits que nous cédon à la chute de Niagara. Il n'est nul question d'une compensation pour un droit de cette nature. Nous con-

sentons tout simplement et volontairement à un partage qui n'est basé sur aucun principe de justice et d'équité. Nous n'avons aucune compensation, ni à Niagara ni ailleurs, en considération de ce traité pour ce que nous cédon's à la chute de Niagara. Au Gouvernement de dire si, en présence de ces faits, le pays aurait raison d'approuver les décisions de la commission telles qu'exposées dans le rapport.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité générale, de divers projets de loi:

Bill (n° 158) concernant la banque dite The Bank of Winnipeg.—M. Molloy.

Bill (n° 177) concernant la compagnie d'assurance sur la vie Royal Victoria et à l'effet d'en changer le nom en celui de Royal Victoria Life Insurance Company of Canada.—M. Sutherland.

Bill (n° 103) concernant la National Accident and Guarantee Company of Canada.—M. Pardee.

Bill (n° 169) concernant certains brevets de Washington R. McCloy.—M. Rivet.

Bill (n° 182) pour faire droit à Fleetwood Howard Ward.—M. Lewis.

Bill (n° 183) pour faire droit à Aaron William Morley Campbell.—M. W. H. White.

Bill (n° 184) pour faire droit à John Christopher Cowan.—M. Turriff.

Bill (n° 181) pour faire droit à Laura McQuoid.—M. Nesbitt.

Bill (n° 168) concernant la Mexican Transportation Company, Limited, et à l'effet d'en changer le nom en celui de Mexican Northwestern Railway Company.—M. Sutherland.

Bill (n° 171) concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick.—M. Michaud.

Bill (n° 170) concernant la compagnie dite The Brockville, Westport and Northwestern Railway Company.—M. Marshall.

Bill (n° 178) pour faire droit à John Wake.—M. McCraney.

Bill (n° 161) constituant en corporation l'Equity Fire Insurance Company of Canada.—M. Macdonell.

Bill (n° 163) constituant en corporation la Prairie Provinces Trust Company.—M. Sutherland.

Bill (n° 167) constituant en corporation le Board of Elders of the Canadian District of the Moravian Church in America.—M. G. W. McIntyre.

M. A. C. MACDONELL

Bill (n° 185) constituant en corporation la Catholic Church Extension Society of Canada.—M. Parent.

Bill (n° 166) concernant la Central Railway Company of Canada.—M. Ethier.

Bill (n° 176) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Saint-Maurice et de l'Est.—M. Geoffrion.

2e LECTURE

De trois projets de loi:

Bill (n° 188) concernant la Prudential Life Assurance Company of Canada, et à l'effet de changer son nom en celui de The Security Life Insurance Company of Canada.—M. Proulx.

Bill (n° 189) constituant en corporation la Commerce Insurance Company.—M. Geoffrion.

Bill (n° 190) concernant la Fidelity Life Insurance Company of Canada.—M. McCraney.

COMPAGNIE D'ASSURANCE "EQUITY" CONTRE LE FEU.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du bill (n° 161), déposé par M. Macdonell, constituant en corporation l'Equity Fire Insurance Company of Canada.

Sur l'article 1er.

M. LENNOX: J'ai été chargé par plusieurs actionnaires de l'ancienne compagnie, de m'opposer à ce que cette compagnie soit constituée en corporation. Ils m'ont indiqué diverses particularités qu'ils considèrent comme étant sujettes à objection. Je ne voudrais dire en public rien qui puisse être de nature à faire tort à cette compagnie si elle est sur le point de faire des affaires. Certains actionnaires, dont la plupart demeurent à Barrie, s'opposent fortement à ce que cette compagnie soit constituée en corporation par le Parlement fédéral, surtout parce que, disent-ils, cette compagnie n'a pas réussi et nous ne croyons pas qu'elle puisse réussir. Au comité l'autre jour, j'ai entendu l'avocat déclarer que cette compagnie est absolument solvable. J'ignore ce qui en est. Elle réduit son capital. J'appellerai l'attention du ministre des Finances sur une déclaration faite en comité l'autre jour, à l'effet que cette compagnie est à réduire ses actions à \$50 chacune. Si je comprends bien, la nouvelle loi concernant l'assurance décrète que le capital-actions ne doit pas être partagé en parts de moins de \$100 chacune. S'il en est ainsi cette déposition serait en conflit avec le présent bill.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il est dit dans le bill que si

les dispositions des deux lois venaient en conflit, celles de la loi générale prévau-draient, de sorte que je ne prévois aucune difficulté.

M. LENNOX: Le dernier article de ce bill dit qu'en cas de conflit, les dispositions de la loi générale prévauront. Dans ce cas, il me semble que l'article 3 ne sera pas susceptible d'application et le but qu'on se propose ne sera pas atteint. Il y a ici une disposition spéciale pour réduire les actions à \$50, et créditer les actionnaires d'une certaine somme, dans la proportion de \$5, par \$30, et la différence entre cette somme et celle de \$50 sera ce que les actionnaires auront à payer. Cela serait impraticable si les actions étaient remises à \$100. Je laisse au ministre des Finances le soin de régler ce point.

On m'a aussi demandé d'appeler l'attention sur l'article 8 qui dit que les affaires de la compagnie seront administrées par un bureau composé de pas moins de 8 et pas plus de 24 directeurs. On prétend que ce nombre est trop élevé. Le même article dit qu'un directeur devra posséder 50 actions. Je suis autorisé à demander qu'un actionnaire possédant 20 actions soit éligible comme directeur, et je crois que cette réclamation est juste.

On fait aussi remarquer que l'article 11 laisse à désirer, vu que l'état des affaires de la compagnie qu'on est tenu de soumettre n'est pas affirmé sous serment. Ce ne sont pas les seules objections qu'on m'a prié de signaler, mais ce sont les principales. et la plus importante est que la compagnie n'ayant pas réussi, et n'ayant pas de chance de réussir, elle ne devrait pas obtenir de charte.

M. MACDONELL: L'honorable député a fait devant le comité les mêmes objections qu'il vient de faire ici, mais le comité a décidé la question sans prendre ces objections trop au sérieux, car lui-même ne les faisait pas sérieusement. Il n'a pas même demandé de vote, car il ressortait de ses remarques que les opinions qu'il émettait étaient celles d'un certain nombre d'actionnaires de Barrie qui avaient été invités à payer leurs actions. Ces actionnaires désiraient ne pas faire ces versements et avaient pris ce moyen de se libérer. Le bill tel qu'il est rédigé, a été approuvé par le ministre des Finances et a été discuté à fond par le comité. L'honorable député souleva ces objections à son corps défendant et les laissa tomber. Comme nous arrivons à la fin de la session, je crois que le bill devrait être adopté. Quand nous aurons à discuter les articles du bill, nous réfuterons les objections soulevées par mon honorable ami.

M. LENNOX: Je m'oppose formellement à ce que mon honorable ami dise que je

n'ai pas soulevé ces objections sérieusement. Je les ai soulevées devant le comité, je les répète ici; je parle très sérieusement et j'espère que la Chambre prendra ces objections en considération. J'ai beaucoup de respect et d'amitié pour mon honorable ami, mais je ne puis pas lui permettre de dire que j'ai soulevé ces objections à contre-cœur. Il n'est pas nécessaire de crier, de jurer, de déclamer pour parler sérieusement. Je ne suis pas membre de ce comité et je n'avais pas le droit de demander que le vote fut pris. Mais j'ai soulevé ces objections au nom d'un certain nombre de citoyens de Barrie qui avaient souscrit des actions et qui occupent dans la compagnie la même position que les autres actionnaires.

Que je réussisse ou non, mon honorable ami et la Chambre peuvent être certain que je fais ces objections sérieusement et que je suis convaincu qu'elles sont fondées. J'ignore si j'ai réussi à convaincre l'honorable ministre des Finances, mais si je parvenais à le convaincre, je serais assuré du succès. Je lui demande encore une fois de bien considérer la question.

Voici une compagnie qui, jusqu'à présent, n'a pas réussi. J'ai beaucoup de respect pour plusieurs de ceux qui en font partie, mais cela ne m'empêchera pas de défendre les propositions que je crois être dans l'intérêt du public et je crois qu'il est dans l'intérêt du public que cette compagnie ne soit pas instituée civilement.

L'hon. M. FIELDING: D'autres occupations m'ont empêché de m'occuper personnellement de ce bill, bien que j'aie assisté pendant quelques instants aux délibérations du comité. Les fonctionnaires du département me disent qu'ils ont examiné le bill soigneusement et qu'au point de vue du département rien ne s'oppose à son adoption. Dans ces circonstances, j'étais disposé à en permettre l'adoption.

M. MACDONELL: Pour ma propre protection je suis obligé de répéter ce que j'ai dit concernant l'impression que j'ai gardé de l'attitude de mon honorable ami sur ce bill, devant le comité et devant la Chambre. L'honorable député (M. Lennox) s'est présenté devant le comité pour parler au nom de certains particuliers; pas un seul membre du comité n'a partagé sa manière de voir, n'a appuyé ses prétentions. Je me dois à moi-même de le répéter. Personne n'a demandé que le vote fut pris, et le bill a été adopté à l'unanimité. C'est maintenant au ministre des Finances à dire s'il doit être mis en discussion ou non. Je désirerais qu'il fût mis en discussion et adopté, si c'est possible, et je ne vois pas pourquoi il ne le serait pas.

M. NESBITT: Le bill a été discuté à fond devant le comité, et bien que je n'aie pas le moindre intérêt dans la question, je tiens à le constater, en l'absence du président du comité. Ce qu'il pourrait y avoir de défectueux dans le bill, sera corrigé par les dispositions de la loi générale. Il faudra le consentement des deux tiers des actionnaires pour mettre la nouvelle charte en vigueur.

M. LENNOX: Je ne puis pas laisser passer les remarques de l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) sans protester. Je considère que ses dernières remarques sont encore plus déplacées que les premières. S'il a quelques révélations à faire, j'espère qu'il aura le courage de les faire et de dire en quoi elles consistent. Je n'aime pas les insinuations, et il paraît laisser entendre qu'il y a quelque chose qu'on ne veut pas dire.

Je me suis présenté devant le comité et j'ai demandé à être entendu. Comme toujours beaucoup de personnes désiraient parler et j'ai exposé brièvement mes objections au bill. J'ai dû ensuite m'absenter pour assister à la séance d'un autre comité. Je me rendais compte, et je me rends encore compte qu'il y avait alors un nombreux comité plus versé dans ces questions que je ne le suis, mais j'espère que mon honorable ami est le seul qui se soit imaginé que je ne parlais pas sérieusement. Je suis ou ne peut plus sérieux et il ne sied guère à un député de prétendre le contraire, à moins d'avoir des raisons qu'il n'a pas données.

M. le PRESIDENT: Dois-je rapporter le bill?

M. MACDONELL: En guise d'explication, je tiens à déclarer qu'en parlant de l'attitude et des objections de l'honorable député de Simcoe-sud devant la Chambre et le comité, je n'ai jamais eu l'intention de lui attribuer autre chose que les motifs les plus honorables. Je me suis imaginé probablement à tort, qu'il ne soulevait pas ces objections sérieusement; j'accepte sa déclaration quand il affirme le contraire et je me fais un devoir de le reconnaître.

M. LENNOX: Il va sans dire que j'accepte les explications de mon honorable ami, dans le même esprit.

(Il est fait rapport du bill.)

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA MONTREAL BRIDGE AND TERMINAL COMPANY.

La Chambre passé à la discussion en comité général sur le bill (n° 180) concernant la Montreal Bridge and Terminal Company.

M. LENNOX: Je désire appeler l'attention du ministre des Chemins et des Canaux sur le rapport spécial du comité des

M. A. C. MACDONELL.

chemin de fer sur ce bill. Il est ainsi conçu:

Au sujet du bill en dernier lieu mentionné votre comité a jugé à propos d'attirer l'attention sur ce bill, vu les représentations qui lui ont été faites, d'adopter ledit bill avec les articles 3 et 4 y contenus, nonobstant le rapport du comité des ordres permanents du 10 mai 1909 qui recommandait de ne pas accorder les pouvoirs demandés dans lesdits articles, parce que ce comité était d'avis que les avis n'avaient pas été dûment publiés.

Je désire savoir ce que le ministre se propose de faire.

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le comité des ordres permanents du Sénat a approuvé les avis et le comité des chemins de fer du Sénat a approuvé le bill, mais le comité des ordres permanents de la Chambre a trouvé que les avis n'étaient pas suffisants pour les articles 3 et 4 et comme il n'y avait pas d'objection au bill, il a été voté par le comité des chemins de fer, mais il a pris la précaution d'avertir la Chambre de l'insuffisance de l'avis. Il ne paraît pas y avoir de sérieuse objection à l'adoption du bill.

M. LENNOX: Je n'en ai pas non plus, mais j'ai cru devoir appeler l'attention sur ce rapport spécial.

M. AMES: La Chambre a déjà ratifié par une résolution l'attitude du comité des ordres permanents qui déclare que l'avis est insuffisant quant aux articles 3 et 4; ainsi la Chambre devra revenir sur sa décision pour adopter le bill. N'est-il pas nécessaire de rescinder notre première résolution?

L'hon. M. BRODEUR: Le comité des chemins de fer et canaux, malgré la recommandation du comité permanent décida d'adopter le projet de loi. Mon honorable ami admettra que la disposition insérée dans le bill empêche virtuellement la compagnie de bâtir en quelque lieu que ce soit autre que ceux que l'on avait en vue tout d'abord. L'article 4 déclare que la compagnie peut ériger certaines gares à Montréal, mais seulement avec le consentement du conseil municipal.

M. AMES: Devra-t-on désormais considérer comme un précédent qu'en dépit du fait que la Chambre ait ratifié le rapport du comité déclarant que les avis n'étaient pas suffisants, un projet de loi pourra être néanmoins adopté.

L'hon. M. GRAHAM: Une loi l'emporte sur une résolution.

L'hon. M. BRODEUR: Le rapport du comité permanent a été soumis au comité des chemins de fer, et ce dernier, se prononçant sur l'ensemble, en est venu à la conclusion que le défaut d'insuffisance d'a-

vis n'était pas assez grave pour empêcher l'adoption de ce projet de loi.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'a point semblé au comité des chemins de fer qu'il dût s'occuper en aucune manière de l'insuffisance d'avis; il a jugé le projet de loi au mérite et a fait un rapport provisoire. A quoi bon référer un projet de loi au comité permanent si l'on ne tient absolument aucun compte de sa recommandation, si, quand il déclare après due considération que les avis ont été insuffisants, la Chambre passe outre sans tenir compte de sa décision?

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION SUR LES TRAVAUX DE LA COMMISSION DES EAUX LIMITROPHES.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara): Monsieur l'Orateur, je crois de mon devoir de prendre la parole sur cette question que je considère comme l'une des plus importantes dont le Gouvernement ait à s'occuper actuellement. Il est assez significatif que, la première fois que je parlai dans cette Chambre, après l'ouverture du premier parlement auquel j'avais été réélu, je crus devoir attirer l'attention du Gouvernement sur cette même question.

Ma circonscription touche à la frontière, et d'après les bruits que j'avais recueillis dans la république voisine, je crus ne pouvoir rien faire de mieux que de saisir l'occasion par les cheveux, et je pensai que le Gouvernement devait être mis au courant de ce qui se passait chez nos voisins, si réellement ceux-ci agissaient comme j'avais lieu de le croire. Ainsi, le 6 février 1900, j'insérai au feuilleton une question à laquelle on me répondit le 14 du même mois comme l'atteste le hansard 1901, page 94:

M. LANCASTER: Le Gouvernement sait-il que lors de la première session du 5e congrès, en janvier 1900, le Sénat des Etats-Unis a adopté la résolution suivante:

1. Que le président des Etats-Unis invite le gouvernement de la Grande-Bretagne à se rendre au Etats-Unis pour former une commission internationale ayant pour objet de faire de temps à autre rapport sur la condition et l'usage des eaux avoisinant la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, y compris toutes les eaux des lacs et rivières qui s'écoulent par la voie du Saint-Laurent jusqu'au littoral de l'Atlantique, et sur les effets que produirait sur leurs rives et sur les travaux y érigés comme aussi sur les intérêts de la navigation le détournement de leur cours naturel; et, de plus, de faire rapport sur les mesures nécessaires à prendre pour pourvoir aux résultats de ce détournement.

2. Des représentations ont-elles été faites à ce gouvernement par (1) le gouvernement des Etats-Unis, ou par (2) les autorités impériales concernant la résolution ci-dessus?

3. Dans l'affirmative, le Gouvernement déclarera-t-il où en est rendue cette question?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Le Gouvernement n'a reçu aucune représentation à cet égard soit des autorités impériales soit du gouvernement des Etats-Unis.

Cette question était motivée par les renseignements qui m'étaient parvenus. J'avais aussi en vue, comme je l'ai toujours eu depuis, d'essayer, en dehors de toute coterie politique de protéger ce pays, contre l'envahissement ou, si je puis m'exprimer ainsi, l'invasion de nos voisins au sud de cette cataracte qui est pour nous une ressource naturelle si importante. Cette réponse du Gouvernement, que je viens de citer, me fut faite deux ans avant que les Etats-Unis ne nommassent une commission; et, cette commission fut nommée presque dans les termes mêmes de la résolution du congrès des Etats-Unis dont je parle dans ma question. Considérant que ma question a attiré de bonne heure l'attention du gouvernement canadien à cet égard, je trouve qu'il est bien regrettable que les représentants du gouvernement, quels qu'ils puissent être, n'aient point avisé aux moyens de se tenir au courant des agissements des Etats-Unis afin d'être prêts à agir dans l'occurrence qui s'est produite depuis lors.

On m'accusera peut-être d'être mieux renseigné sur ce point que le commun des mortels, mais ma circonscription électorale touchant à la frontière, il est tout naturel que nous nous intéressions davantage à de telles questions et que nous soyons plus au courant de la manière d'agir des Américains et de leurs méthodes en affaires que le reste du pays. En 1902, les Etats-Unis nommèrent leur commission. Elle se mit au travail sur-le-champ et ses ingénieurs et géomètres militaires couvrirent les comtés de Lincoln et de Niagara. Nous nous demandions s'ils faisaient alors des relevés topographiques militaires ou autres, mais comme leurs efforts semblaient tendre vers un point de la rivière Niagara, aux environs des chutes, nous comprîmes enfin quel en était le but réel. En 1907, j'eus l'occasion de soulever de nouveau la question, et la réponse du Gouvernement se trouve dans le hansard sous la date du 3 décembre de de cette année-là.

M. LANCASTER: 1. Une certaine carte présentée par le docteur J. W. Spencer a-t-elle été imprimée ou gravée par l'ordre d'un des ministères du gouvernement pour illustrer un rapport sur le recul des lignes de la cataracte de Niagara?

2. Dans l'affirmative, combien d'exemplaires en a-t-on tirés?

3. Pourquoi cette carte n'a-t-elle pas été in-

sérée dans le rapport abrogé du service géographique pour l'année 1905?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR:

1. Oui.
2. 5,500.

3 Cette carte devait être annexée au rapport du docteur J. W. Spencer que l'on n'a pas encore reçu.

La raison de cette question, comme je l'exposai alors, c'était que le docteur J. W. Spencer, chargé d'examiner les chutes de Niagara pour faire rapport sur leur recul, avait par occasion découvert la position de la ligne de frontière. Il s'aperçut en même temps que la commission des eaux limitrophes ne s'occupait nullement de la position de la ligne de frontière. Il indiqua alors clairement sur cette carte la ligne de frontière et elle montre quelle partie des chutes appartient respectivement au Canada et aux Etats-Unis.

Pour quelque raison inconnue, cette carte ne fut pas imprimée; et, le docteur Spencer fidèle à son devoir d'employé du gouvernement canadien et désirant que ce fait fût connu au Canada, prit sur lui de venir me trouver chez moi, à Sainte-Catherine, et de me confier les raisons pour lesquelles il importait que la commission des eaux limitrophes fût prudente en opérant la division des eaux de la rivière Niagara. Le 14 janvier 1907, j'agitai de nouveau la question devant cette Chambre non point comme adhérent à un parti politique quelconque, mais simplement en ma qualité de canadien qui désire protéger les ressources naturelles du Canada, et je communiquai alors à la Chambre tous les renseignements que je tenais du docteur Spencer, établissant qu'en divisant les eaux de la rivière Niagara comme elle l'a fait, la commission concluait un marché très désavantageux pour le Canada. Il est de la plus haute importance que l'on sache où se trouve exactement la ligne de frontière entre les deux pays. Quand, par le traité de Gand, l'on opéra la division entre les deux pays, la ligne traversait l'île de la Chèvre au-dessus des chutes, de sorte qu'une partie de l'île appartenait à chacun des pays. Alors, Jonathan s'adressant à John Bull lui dit d'une voix suave et insinuante: "A quoi bon diviser cette île en deux parties; donnez-nous la terre, prenez l'eau et vous aurez ainsi les belles chutes". Il va sans dire que Jonathan ne pensait point alors que l'eau eût d'autre valeur que celle de présenter un magnifique spectacle tandis que la terre valait quelque chose; et John Bull toujours prêt à conclure un marché et à accepter une offre raisonnable, consentit à cet arrangement, et l'on détermina que la ligne passerait au-delà des chutes américaines de

sorte que la grande masse d'eau devient la propriété du Canada.

Il est étrange que ni l'une ni l'autre des sections de la commission des eaux limitrophes ne se soit inquiétée de s'assurer de la position de la ligne frontière. Comme je l'ai fait remarquer il n'est point aussi étrange que la section américaine ne s'en soit point occupée. Ces messieurs sauraient à quoi s'en tenir sans cela. Les géomètres et les officiers de l'armée des Etats-Unis avaient étudié les lieux et en avaient fait le relevé, d'abord en 1900, puis à deux autres reprises différentes, en 1903 et en 1904; ils connaissaient donc fort bien la position de la ligne de frontière et tout ce qui s'y rattachait. C'est pourquoi la section représentant les Etats-Unis pouvait très bien se désintéresser de la question dans l'espoir que la section canadienne serait disposée à traiter comme si chaque partie possédait la moitié des eaux. Sans appliquer aux commissaires le titre de diplomate qui leur conviendrait si l'on s'en rapporte à M. Gibbons, leur président, dans son rapport publié par le "Globe", on était en droit de supposer que la section canadienne de la commission aurait au moins l'idée qu'aurait eue le fils d'un cultivateur ordinaire chargé de partager un champ de grain avec le fils de son voisin. Il aurait commencé par dire: Il s'agit de savoir d'abord quelle portion de cette terre possède ton père et quelle partie appartient au mien afin de pouvoir en partager la moisson. Mais ces commissaires ne semblent point s'être jamais douté que la ligne de frontière pût avoir rien à faire dans cette question. Eh bien, il existait cet arrangement conclu entre les deux pays, en 1842, postérieur au traité de Gand et le modifiant, que la ligne de frontière devrait être à la place indiquée sur la carte du docteur Spencer. C'est là, sans aucun doute, la véritable ligne de frontière qui donne virtuellement un dixième des eaux aux Etats-Unis, et neuf dixièmes au Canada, on en surface, mais en masse, car les chutes américaines sont presque parallèles au rivage, de manière que, si elles n'étaient alimentées que par la quantité d'eau spécifiée dans le rapport, elles seraient presque à sec, tandis que la chute du fer à cheval serait pleine. Il n'est pas étonnant que les Américains se soient mis à parler des beautés du paysage. Pendant qu'ils développaient les forces motrices de l'eau sur la rive américaine, on n'a point entendu parler des beautés du paysage.

Mais, dès que les Canadiens commencèrent à utiliser la puissance hydraulique, ce Gouvernement pratique se mit aussitôt à parler de préserver les beautés des chutes de la rivière Niagara ainsi que je l'ai fait observer, pour conserver aux chutes leurs beautés, on nous avait empêché d'utiliser la puissance hydraulique sur la rive canadienne dans la même proportion où on l'utilise aux Etats-Unis; d'un autre côté, à défaut

M. E. A. LANCASTER.

de cette entrave, nos voisins se trouveraient dans l'embarras beaucoup plus tôt que nous parce que nous pouvions utiliser les neuf-dixièmes du volume d'eau comparativement à un dixième dont ils pouvaient disposer. J'insiste là-dessus auprès de la Chambre, parce que ce sont des raisons de ne pas ratifier le traité. Notre pays ayant eu le dessous dans l'affaire des chutes Niagara, j'aurais été satisfait si nous avions obtenu un dédommagement au Sault-Sainte-Marie ou à quelque autre endroit du Canada, mais qu'est-il arrivé? Tandis que les commissaires américains refusaient de tenir compte du territoire et de la situation de la frontière aux chutes Niagara, au Sault-Sainte-Marie et partout ailleurs, ils exigèrent que le partage fût fait d'après le territoire. Cela est si vrai qu'ils ajoutèrent au traité une clause stipulant que:

Des deux côtés de la frontière internationale, aux rapides de la rivière Sainte-Marie au Sault-Sainte-Marie, dans l'emploi des eaux baignant ces terres, subordonnément aux exigences de la navigation dans les eaux internationales et de la navigation des canaux, chaque pays devant faire usage des eaux de la rivière Sainte-Marie dans les limites de son propre territoire.

Apparemment, nos commissaires n'ont pas encore compris qu'il serait sage d'appliquer aux Etats-Unis la même règle qu'au Canada. Il ne semble pas avoir eu l'idée que ce qui est bon pour l'un doit l'être pour l'autre; que, s'ils tiennent compte du territoire au Sault-Sainte-Marie, ils doivent en faire autant aux chutes Niagara. Il n'est pas trop tard pour que le Gouvernement dise aux Etats-Unis.

Si vous ne voulez pas accepter le traité sans la clause conditionnelle, nous acceptons celle-ci pourvu que vous teniez compte du territoire aux chutes Niagara aussi bien qu'au Sault-Sainte-Marie, et que vous nous accordiez les neuf dixièmes du volume d'eau, au lieu de la moitié comme vous vous proposez de le faire. Au Sault, où ils pensent avoir l'avantage si l'on tient compte du territoire, ils demandent qu'on en tienne compte. C'est le temps de dire aux Etats-Unis: Vu que, dans la clause conditionnelle, vous avouez que le principe de la division territoriale doit prévaloir au Sault-Sainte-Marie, nous acceptons ce principe et nous l'appliquons partout ailleurs, y compris aux chutes Niagara. J'insiste sur ce point auprès du Gouvernement et j'espère que le premier ministre le prendra en sérieuse considération.

De plus, on devrait se procurer et étudier les rapports des arpenteurs de l'armée américaine, présentés en 1900 et en 1903 et 1904, et se rendre exactement compte des faits qu'ils dévoilent, avant de ratifier le traité.

M. SPROULE: Ces arpentages ont-ils été faits en territoire canadien?

M. LANCASTER: Oui, en partie.

M. SPROULE: En vertu de quelle autorité?

M. LANCASTER: Je ne suppose pas qu'il y ait eu une autorisation formelle. En 1904 et 1904, nous croyions que ces gens-là étaient des arpenteurs de chemins de fer, mais les travaux se concentraient auprès de la rivière. Le docteur Spencer a dévoilé ce fait dans son rapport, mais il me l'a appris en 1907 avant qu'il fût connu, et j'ai cru devoir le communiquer au pays sans attendre la publication du rapport. Ces arpenteurs portaient des habits ordinaires et avaient reçu du gouvernement américain la mission de relever la frontière— car dans les cours d'eau, on ne peut pas indiquer où elle passe sans se rapporter à d'anciens monuments et à d'anciens endroits le long de la rivière, tels qu'ils existaient en 1842 et 1812. Le docteur Spencer découvrit la ligne-frontière et voulait l'indiquer sur la carte pour renseigner le public; mais on lui déclara qu'on ne l'avait pas envoyé sur les lieux pour indiquer où passait la frontière, mais seulement pour faire rapport sur le retrait des eaux des chutes.

Lorsqu'il m'apprit cela chez moi, à Sainte-Catharines, je lui dis: Vous ressemblez à un homme qu'un exécuteur testamentaire aurait envoyé pour qu'il constatât combien il y avait de bois sur une parcelle de terre et qui, ayant fait rapport qu'il y a tant de bois ainsi qu'une mine d'or, s'entendrait dire par l'exécuteur testamentaire: Je ne veux rien savoir au sujet d'une mine d'or; je désire seulement connaître la quantité de bois qu'il y a à cet endroit.

M. LENNOX: Qui a tenu ce langage au docteur Spencer?

M. LANCASTER: Un attaché du service géologique. Ce n'était pas le docteur Lowe, mais un subalterne qui publiait le rapport. Je déclarai alors que je ne voulais pas qu'il y eût une autre affaire de l'Alaska, que je désirais empêcher le lait de se répandre. Il est encore temps d'empêcher le lait de se répandre bien que le pot soit près du bord de la table, car je crois que nous pouvons empêcher la ratification de ce traité.

Je ne veux rien dire de désobligeant sur le compte de ces fonctionnaires, mais il est évident qu'ils n'ont pas obtenu pour la population canadienne ce qu'ils auraient dû obtenir, soit faute de renseignements ou par manque d'habileté. Si on eut contesté l'endroit où passe la frontière aux chutes Niagara, je comprendrais qu'on eût effectué un compromis; mais si la section canadienne a accepté cette convention sans parler de la frontière ou sans se demander où elle passait, cela signifierait qu'elle ignorait que son devoir était

de se renseigner. Lorsqu'elle rédigea son rapport, ces renseignements, il est vrai, n'avaient pas été communiqués au Parlement. Le rapport avait été déposé sur le bureau, lorsque j'appelai l'attention sur ce sujet, mais la commission des eaux internationales s'était déjà réunie, lorsque ces documents furent publiés. La commission aurait été obligée de revenir sur un autre marché. Elle avait peut-être trop d'orgueil pour le faire.

Si elle connaissait ce qui s'était passé dans ces murs au mois de janvier 1907, elle aurait dû prendre cela en considération. Mais, elle poursuivit ses travaux comme si ces renseignements n'avaient pas été donnés. Elle ne tint pas compte de la division territoriale aux chutes Niagara, mais elle consentit à tout ce que les Américains demandèrent au Sault-Sainte-Marie et partout ailleurs, en s'appuyant sur la division territoriale.

Ainsi que les orateurs qui m'ont précédé l'ont fait observer, les Américains ont eu l'avantage. Pendant deux ans, de 1902 à 1904, les autorités américaines ont fait des recherches pendant que les membres de notre commission se croisaient les bras. En 1906, notre commission commença à s'occuper de l'affaire. En tout, elle consacra à l'étude de la question des chutes Niagara cinq jours dont deux à Toronto et trois ailleurs. Voilà tout le temps qu'elle prétend avoir consacré à l'étude de ce sujet—cinq jours pour s'assurer de la manière dont devait se faire le partage de cette cascade connue de tout l'univers, de la plus belle chute d'eau du monde. Et elle ne s'est jamais demandé, je l'ai dit, où passait la frontière.

On a fait preuve d'une hâte intempestive dans toute cette affaire. Aussi, je soutiens qu'il n'y aurait pas de mal, même si ces commissaires continuent à exercer leurs fonctions, à leur soumettre toute la preuve et les recommandations—les soupçons, si vous aimez mieux—et à les avertir qu'ils doivent passer un nouveau marché au sujet de cette affaire. S'il faut absolument ou accepter ou rejeter le traité, qu'on le rejette pour la simple raison qu'il est injuste pour le Canada. Si vous pouvez encore faire un compromis, fort bien. Mais, ne nous tourmentons pas car notre position est excellente, même en l'absence d'un traité, et les Américains ne peuvent pas nous empêcher d'utiliser les chutes. Il est bon de passer un marché avec son voisin, mais il vaut encore mieux n'avoir pas de marché que de passer un marché qui causera des remords et du mécontentement. Mais, s'il vous faut un traité pour le plaisir d'avoir un traité, ne rejetez pas cette clause conditionnelle mais acceptez-la comme une preuve que la division territoriale doit prévaloir. Dans ce cas, ce que vous gagnerez aux chutes Niagara fera plus que compen-

ser ce que vous perdrez au Sault-Sainte-Marie.

Si les Américains ne veulent pas accepter le principe de la division territoriale, il sera facile de démontrer que tout le traité est injuste. Il me semble que nos voisins nous trouvent bonasses. Je veux être en bons termes avec tous ceux qui habitent au delà de la rivière. En tant qu'hommes d'affaires, j'ai beaucoup de respect pour eux. Mais, habitant près de la frontière, je sais qu'ils aiment à obtenir l'avantage dans un marché. Quelqu'un a déclaré qu'il ne voulait rien dire de blessant à l'adresse des Américains. Qu'à cela ne tienne. Vous ne pouvez pas leur déplaire tant qu'ils sont bons marchands d'une chose. Peu leur importe ce que vous dites ou ce que vous faites; ils désirent annoncer à leurs concitoyens qu'ils ont eu l'avantage, ce qu'ils ont pu faire au sujet de ce traité. Ils semblent croire que, puisque nous avons été aussi bonasses, puisque nous n'avons pas parlé de division territoriale aux chutes Niagara, ils peuvent invoquer ce principe au Sault-Sainte-Marie où il leur permettra de remporter un léger avantage sur nous.

La clause conditionnelle qu'ils ont ajoutée doit servir de prétexte à de nouvelles négociations. C'est un moyen que je suggère au premier ministre et je voudrais qu'il l'adoptât. Cette question n'est pas du domaine de la politique. En toute humilité, j'offre ce conseil au premier ministre de la part d'un simple citoyen qui représente trois ou quatre autres mille simples citoyens établis près des chutes Niagara et parlant de ce sujet en connaissance de cause. Si cette clause conditionnelle sert de prétexte à de nouvelles négociations, nos voisins nous feront une offre plus avantageuse quant à toute l'affaire.

Je voudrais dire un mot sur un autre sujet, avant de reprendre mon siège. Le premier ministre sait que, en 1907, nous avons adopté une loi concernant l'exportation de l'énergie électrique. Je fis observer que nous devrions faire preuve de prudence à cet égard.

Je ne comprenais pas pourquoi nous n'ajoutions pas un article déclarant qu'il n'y aurait pas d'exportation de l'énergie électrique avant que tous les consommateurs canadiens aient obtenu toute celle dont ils avaient besoin. Je me suis permis de proposer que la moitié au plus de l'énergie produite pourrait être exportée. Cette proposition fut rejetée. Je ne dis pas que le Gouvernement permettra d'exporter du Canada toute l'énergie électrique qui serait produite. Cependant, cela ne serait pas illégal de sa part. Les compagnies productrices se sont engagées envers les autorités d'Ontario, en autant que celles-ci ont la haute main sur elles, à ne pas exporter plus de la moitié de leur production. Si les Américains, qui possèdent des capitaux considé-

rables et qui ont connu avant nous la situation et la manière de transmettre l'énergie électrique, utilisaient les 28,000 pieds cubes par seconde qu'ils ont le droit d'utiliser et y ajoutaient la moitié des 36,000 pieds cubes qui nous appartiennent, ils pourraient accaparer toute l'énergie électrique que représente cette chute d'eau, et aucun article du traité ne saurait les en empêcher.

Dans ces circonstances, je suis d'avis que le Gouvernement ne devrait pas ratifier le traité. La question est d'une telle importance pour le Canada qu'au risque de manquer de respect envers les commissaires qui l'ont négocié, nous ne devrions pas le ratifier, pour le plus grand bien du pays. L'intérêt national exige qu'il soit révisé et qu'un traité entièrement nouveau soit conclu.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Ce sujet a de l'importance, et peut-être devons-nous regretter, à cette période de la session, que nous ne puissions lui donner toute l'attention que nous lui aurions donnée autrement. Le traité a été conclu le 9 janvier, et cela n'était pas plutôt fait, le congrès étant alors en session, qu'on le reféra, ainsi que le veut la constitution américaine, au Sénat des Etats-Unis. Le Sénat, près de deux mois après cela—c'est-à-dire le 3 mars—sanctionna ce traité en y ajoutant cependant un amendement important se rattachant à la disposition du traité en ce qui concerne les rapides de la rivière Sainte-Marie. J'ai écouté avec la plus grande attention tous ceux qui ont adressé la parole en cette Chambre à ce sujet. Je regrette que mon honorable ami de Medicine-Hat ne soit pas présent, car j'aurais préféré qu'il eût entendu ce que j'ai à dire en ce moment. Ce monsieur est généralement juste, mais il m'a semblé qu'il avait introduit dans le débat une certaine aptitude politique à laquelle je ne me serais pas attendu de sa part. Il s'est attaqué à la composition de la section canadienne de la commission, et il a insinué qu'elle avait été instituée pour des fins politiques et que ces commissaires avaient dû leur nomination plutôt au favoritisme qu'à des considérations d'aptitudes. Il me semble que ce reproche est absolument injustifiable et ne repose sur aucun fondement. Il suffit, pour cela, de considérer le personnel de la commission. En premier lieu, il y avait M. Mabee. Personne n'a rien à dire contre lui; au contraire, chacun admet qu'il était éminemment qualifié pour la position, tant au point de vue du caractère que des connaissances judiciaires. Quand M. Mabee fut par la suite élevé à la magistrature, ce fut M. Gibbons qui le remplaça. Tous ceux qui connaissent M. Gibbons, et qui connaissent aussi ses talents d'avocat, son habileté aux affaires et la conscience qu'il apporte à tout ce qu'il entreprend, ne pourront faire autrement que de dire qu'il avait été vraiment difficile de trouver mieux. Le

second commissaire est M. W. F. King, attaché à l'un de nos départements.

Pourquoi avons-nous choisi M. King? Assurément, pas pour des considérations politiques. M. King était dans le service civil depuis au moins 25 ans. J'ignore quelles sont ses préférences politiques. Je crois même qu'il n'a jamais eu une préférence en ce sens. Mais c'est un expert en ces matières, et il a toujours été choisi tant par le Gouvernement actuel que par les gouvernements précédents pour agir en des circonstances semblables. Le troisième commissaire, M. Louis Coste, était employé au département des Travaux publics. C'est un ingénieur. J'ignore si M. Coste a des préférences politiques. Je sais cependant que les préférences politiques de sa famille ne sont pas au Gouvernement actuel. Si nous n'avions en vue que des considérations politiques, cela aurait peut-être pu apporter obstacle à sa nomination. Mais nous avons choisi M. Coste parce que nous savions que c'était un ingénieur compétent; et, somme toute, je crois qu'il aurait été difficile de faire un meilleur choix. Il est donc absolument avéré que les considérations politiques n'ont joué ici aucun rôle. Quelles qu'aient pu être nos fautes sous d'autres rapports, il est hasardeux de venir dire que, pour la composition de cette commission, il y ait eu la moindre considération politique.

Passons maintenant aux opérations de la commission. Les commissaires avaient été chargés du soin de préparer, si possible, un traité pour la répartition des eaux du réseau du Saint-Laurent. Ils ont établi une répartition que je crois, en général, très juste. Cette répartition se trouvait égale pour les deux pays, à l'exception de la rivière Niagara, où le Canada recevait une plus large part que les Etats-Unis dans la proportion de 36 à 20, soit près des deux tiers sur la rive canadienne et un peu plus d'un tiers sur la rive américaine. Pour tout le reste du réseau du Saint-Laurent, il y avait répartition égale des eaux. Je parlerai dans un instant de l'amendement apporté par le Sénat des Etats-Unis.

En ne considérant que cette partie seule du traité, il me semble que chacun admettra que c'était là une répartition très juste. Mon honorable ami de Lincoln, mon honorable ami de Medicine-Hat, mon honorable ami d'Algoma, non pas au même degré, mais surtout les deux premiers, et mon honorable ami de Toronto ont soutenu très fortement que nous ne recevions pas, à Niagara, la proportion d'eau à laquelle nous avions droit. Eh bien, monsieur l'Orateur, je ne disputerai pas cela. Il est difficile d'établir mathématiquement ce qui aurait pu être une juste distribution de l'eau. Les Américains ont admis eux-mêmes que nous avions droit à plus d'eau qu'eux. Quel-

ques-uns de ceux qui ont adressé la parole à ce sujet prétendent que nous devrions avoir les neuf dixièmes et les Etats-Unis l'autre dixième seulement. Je ne conteste pas cela. Mais il n'a encore été négocié aucun traité qui ait donné complète satisfaction à toutes les parties intéressées. Un traité n'est pas une adjudication en justice, c'est simplement une affaire de négociation; et très souvent, afin de pouvoir conclure un traité, il faut accorder peut-être un peu plus qu'on ne concéderait sans cela. Eh bien, je le demande à mon honorable ami de Lincoln, qui représente l'un des comtés des frontières. Ne croit-il pas qu'il est de la plus grande importance que nous ayons une commission internationale pour la distribution des eaux, pour la conservation des eaux, commission astreinte à certaines règles qu'il lui faudra observer? Il admet tout cela. L'article 7 du traité stipule qu'il y aura trois commissaires nommés par le Canada et trois par les Etats-Unis, qui auront autorité pour répartir les eaux entre les deux pays, et à voir à ce qu'aucun avantage injuste ne soit obtenu par l'un aux dépens de l'autre. Si nous n'avons pas une commission de ce genre, qu'advient-il? La conséquence sera que chaque pays sera libre de dériver les eaux de l'autre côté de la frontière, jusqu'à ce que la navigation en souffre. Il est possible que les droits des traités ne permettraient pas une semblable chose. Mais mon honorable ami n'ignore pas à quel point il serait difficile d'empêcher un puissant voisin comme les Etats-Unis d'exercer des droits auxquels nous pourrions trouver à redire, et cela peut-être sans le moindre effet, dans tous les cas en nous exposant à de sérieux ennus.

Chacun admettra que ce traité était sage, et qu'il était éminemment judicieux d'organiser une commission de ce genre. Et si, afin d'obtenir qu'un semblable tribunal fût institué pour rendre justice aux deux pays, les commissaires ont accordé aux Etats-Unis à Niagara un peu plus que n'aimerait à l'admettre mon honorable ami, il ne s'agirait après tout que de considérer s'ils ont agi sagement ou non.

J'en arrive maintenant à l'autre objection soulevée par mon honorable ami de Medicine-Hat, objection qui l'intéresse tout particulièrement car elle intéresse la région qu'il représente, et la circonscription même qu'il a l'honneur de représenter en cette Chambre. Je veux parler de l'article 6 du traité qui concerne la rivière Sainte-Marie et la rivière Milk. La disposition du traité qui concerne ces deux rivières se lit comme suit:

Les hautes parties contractantes conviennent que les rivières Sainte-Marie et Milk et leurs tributaires, dans l'état du Montana et les provinces d'Alberta et de la Saskatchewan, doivent être considérées comme un seul cours d'eau pour les fins d'irrigation et d'énergie

Sir W. LAURIER.

hydraulique; et leurs eaux seront réparties également entre les deux pays. Mais, en faisant cette égale répartition, plus de la moitié peut être prise à une rivière et moins de la moitié à l'autre rivière, par l'un ou l'autre pays, après que chacun en retire de plus grands avantages. Il est en outre convenu qu'en répartissant ces eaux durant la saison d'irrigation, du 1er avril au 31 octobre inclusivement, et annuellement, les Etats-Unis ont droit à une appropriation antérieure de 500 pieds cubes par seconde des eaux de la rivière Milk, ou à telle partie de cette quantité constituant les trois quarts de son cours naturel, et que le Canada a droit à une appropriation antérieure de 500 pieds cubes par seconde des eaux de la rivière Sainte-Marie, ou à telle partie de cette quantité constituant les trois quarts de son cours naturel.

La rivière Sainte-Marie prend sa source dans le Montana, traverse l'Alberta et se jette dans la branche sud de la rivière Saskatchewan. La rivière Milk prend aussi sa source dans le Montana, et coule dans le Canada sur une distance d'environ 100 milles, presque parallèlement à la frontière, puis retourne ensuite aux Etats-Unis. La rivière Sainte-Marie n'est pas comparativement un cours d'eau considérable, mais est cependant plus considérable que la rivière Milk.

Ce traité, s'il entre en vigueur, réunira ces deux rivières, c'est-à-dire qu'autorisation est donnée de les réunir en un seul cours d'eau qui coulera dans le lit de la rivière Milk et pénétrera aux Etats-Unis. Mon honorable ami a demandé pourquoi nous avions consenti à une semblable disposition, et pourquoi nous avions permis qu'un cours d'eau qui coule au Canada pût être dérivé de façon à couler aux Etats-Unis a entrepris de grands travaux sur ces mon honorable ami n'a pas saisi cette raison. Je dirai plus, et je fais plus que le regretter, j'ai été même stupéfait d'entendre la critique qu'il a faite de cette disposition.

Le service de "réclamation" des Etats-Unis a entrepris de grands travaux sur ces eaux, et projette des travaux encore plus considérables. Ils veulent en premier lieu dériver le lac Sainte-Marie, à travers lequel passe la rivière Sainte-Marie, et dériver ce lac aux Etats-Unis. Si cela avait été au détriment d'une rivière pénétrant au Canada, nous aurions protesté contre une semblable entreprise. Il est possible que cette protestation ne nous aurait pas servi à grand'chose, car les Etats-Unis prétendent avoir le droit de dériver toute rivière, même entrant au Canada ou en un autre pays étranger, s'ils peuvent le faire dans les limites de leur propre territoire.

Ils prétendent que leur souveraineté à l'égard d'un cours d'eau est absolue, même si ce cours d'eau se jette dans un pays étranger. Je ne suis pas très sûr que cette prétention soit bien fondée en droit inter-

national. Au contraire, je crois que le principe de la loi civile s'appliquerait ici à la loi internationale, et il y a de grandes autorités à l'appui de ce point de vue; mais, en attendant, les Etats-Unis interprètent tout cela différemment, et ils prétendent qu'ils ont le droit d'exercer leur souverain pouvoir pourvu que les travaux en question soient dans les limites de leur propre territoire, même si l'eau coule à travers un pays étranger. Il y avait là une source de difficulté. Mais, sans se soucier de cela, les Etats-Unis projettent d'établir aux sources de ces eaux de grands travaux de réclamations, c'est-à-dire d'immenses réservoirs pour emmagasiner les eaux et les garder durant toute la saison.

Sous les conditions actuelles, l'honorable député a dit, cette après-midi, qu'avec une réserve de 2,000 pieds d'eau, il était impossible d'en développer plus de 800. Pourquoi? Je puis me tromper, parce que je puise mes renseignements à d'autres sources, et je ne connais pas très bien ces régions, mais on me dit que l'eau du printemps, à cet endroit, est vite tarie, et qu'en été il y a très peu d'eau, tandis qu'avec ces travaux immenses de dessèchement que les Américains se proposent d'entreprendre, l'eau sera mise en réserve et sera disponible durant tout l'été, de sorte que l'honorable député d'Alberta et ses commettants en auront le bénéfice durant toute cette saison. Je sais positivement que la commission de dessèchement ne peut joindre ces deux cours d'eau en un seul, tel que prévu au traité, avant d'avoir construit les grands travaux de dessèchement projetés. Par conséquent, ces travaux ayant été exécutés, les Canadiens en bénéficieront, et auront une source inépuisable d'eau en été, pendant qu'aujourd'hui, ils n'en peuvent avoir que dans les mois du printemps et de l'automne. C'est la raison, qui nous a fait consentir au détournement du cours de la rivière Sainte-Marie dans la rivière du Lait, et j'ai la certitude qu'après réflexion faite, on appréciera la sagesse de cette disposition du traité.

Comme ce détail affecte plutôt l'aspect physique de la question, je n'ai pas hésité à exprimer mon opinion. Je ne tiens pas, cependant, à exprimer à présent mon opinion sur l'ensemble du traité, et j'en dirai la raison à mes honorables amis. J'ai dit il y a un instant que le traité avait été conclu et signé le 9 janvier dernier par les plénipotentiaires anglais et américains. Ainsi arrêté et signé, le traité fut, aux termes de la constitution des Etats-Unis, soumis au sénat américain alors en session. Le sénat délibéra longtemps, et au bout de deux mois d'une discussion animée, dont les échos parvinrent jusqu'à nous, il consentit à la ratification en ajoutant la clause conditionnelle à laquelle l'honorable député d'Algoma s'est si fortement opposé. Ainsi, l'honorable député ne sera pas surpris si je ne

tiens pas à présent à exprimer mon opinion sur ce traité. Je n'ai que ceci à dire, c'est que l'amendement qui a été fait au traité nous a engagé à hésiter avant d'en conseiller la ratification.

Il faut considérer deux choses avant de nous former une idée arrêtée sur le traité. Il convient que nous formions notre esprit, mais il n'y a que deux mois que les Etats-Unis l'ont ratifié, et par conséquent, nous n'avons pas perdu de temps. Il faut considérer deux choses avant de décider si nous devons ou non conseiller à Sa Majesté de ratifier le traité. La première est: quels sont les droits des propriétaires riverains, quelle est la valeur des biens affectés, quels sont les droits sur un côté de la rivière, puis sur l'autre, quels sont les propriétaires riverains, et ainsi de suite. C'est un sujet sur lequel nous n'avons pas encore eu le temps de faire des recherches, mais la Chambre, je crois, admettra qu'il faut d'abord nous renseigner avant d'en venir à une conclusion. Il y a autre chose encore. Cet amendement, j'en parle avec tout le respect voulu, n'est cependant pas aussi clair et aussi précis qu'il pourrait l'être. J'ai mon idée toute faite sur ce point. J'ai consulté mon honorable ami le ministre de la Justice (l'hon. M. Aylesworth) et nous sommes passablement convenus de ce que nous devons en conclure, mais le temps n'est pas arrivé de porter aucun jugement public sur la question, et il ne conviendrait pas que je formule une opinion tant que nous n'aurons pas décidé de l'attitude à prendre.

Dons, je dirai simplement à mes honorables amis qui ont pris la parole, que pour ma part, tout en faisant quelque légère exception à certaines allusions de l'honorable député de Medicine-Hat (M. Magrath) je suis satisfait de l'attitude qu'ils ont prise. Je suis content d'avoir leur opinion sur cette question. Je ne dis pas que je la partage. Je ne dis pas que je me réclamerai d'eux pour conseiller Son Excellence sur ce que nous devons faire, mais je sais apprécier l'esprit qui les a animés, de même que j'apprécie la portée de leurs observations. Comme l'a dit l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), c'est une question qui intéresse à un haut degré le Gouvernement et le public canadien.

Me permettrai-je une observation sur les paroles de l'honorable député d'Algoma (M. Boyce)? Il a dit que gouvernement d'Ontario était intervenu. Je doute de la sagesse de cette intervention du gouvernement d'Ontario. J'ai compris son attitude quand il est intervenu sur la question du projet de loi de la compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan, parce que c'était une question à laquelle il était intéressé comme gouvernement, vu que ce projet de loi pouvait gêner l'application de sa politique relative au développement des chutes d'eau, qu'il considère comme une question de droit provincial. Je n'ai pas

compris son intervention sur la question du projet de loi concernant la compagnie d'assurance Canada Life. Il m'a semblé qu'il outrepassait son autorité, et non seulement cela, mais il m'a semblé qu'il ne se mêlait pas du tout de son affaire en intervenant sur cette question. C'est une question sur laquelle sir James Whitney, M. Hanna ou un membre quelconque du gouvernement pouvait exprimer une opinion, mais quand le gouvernement, comme tel, nous a adressé un protêt, il m'a semblé qu'il n'avait pas suffisamment pesé ses *notes*. De même au sujet de la présente question, si M. Whitney, M. Hanna ou un membre quelconque du gouvernement d'Ontario exprimait son opinion, nous y ajouterions beaucoup de poids. Je dois dire que M. Gibbons avait reçu des instructions de conférer, au cours des négociations, avec le gouvernement d'Ontario et les membres du gouvernement d'Ontario, et je crois qu'il a rempli ses instructions, car nous étions d'avis qu'ils étaient concernés et légitimement concernés dans une question comme celle-ci.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je dirai simplement que la question est à l'étude et que nous ne pouvons pas dire encore si nous conseillerons Sa Majesté de ratifier le traité. N'eût été cet amendement du sénat américain, je dis sans hésitation que pour ma part j'aurais été fortement disposé en faveur de la ratification, car après tout, bien que ce traité ne nous donne pas tout ce que j'aurais voulu, je prétends que nous devons céder pour l'obtenir, et je serais disposé, je crois, à prendre cette attitude. Je ne dis pas que je l'aurais fait, mais je me sens ainsi disposé. Mais le Sénat ayant inséré cet amendement, il convient de savoir exactement ce qu'il comporte avant de nous former une opinion. C'est pourquoi je ne suis pas en mesure de dire à présent ce que fera le Gouvernement.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Personne à la Chambre ne critiquera, je crois, l'attitude prise par le premier ministre sur cette question. Le traité a été modifié par le sénat américain, et il n'est que juste et convenable que le gouvernement canadien prenne tout le temps voulu pour décider s'il doit l'accepter ou le rejeter. Je dirai même que probablement personne sur ce côté de la Chambre ne s'attendait à ce que le premier ministre fisse, à cette phase de la question, une déclaration précise de la politique du Gouvernement, à cause de l'effet douteux de la clause conditionnelle ajoutée au traité par le sénat des Etats-Unis. Je ne partage pas toutefois, l'opinion du très honorable premier ministre sur ce qu'il appelle l'intervention du gouvernement d'Ontario. Il semble oublier que le gouvernement d'Ontario est un des propriétaires riverains concernés dans cette question, et pourquoi n'interviendrait-il pas? J'aurais

été des plus étonné si le gouvernement d'Ontario, sachant que ce traité lui causait un détriment, n'était pas intervenu. Il aurait absolument manqué de foi envers ceux qu'il représente s'il n'eût pas protesté quand il en était encore temps. Mes amis de l'opposition m'ont consulté sur l'à-propos de discuter cette question de traité, et je leur ai fait réponse que s'ils avaient quelque opinion à donner qui pût aider le Gouvernement à se former un jugement, c'était leur devoir de parler, tandis que le Gouvernement pouvait encore bénéficier de leurs lumières. Je leur ai dit qu'ils ne devaient pas attendre, pour critiquer ensuite.

Je dis que le gouvernement d'Ontario a exactement les mêmes raisons de faire des représentations, tant à cause de ses intérêts en jeu, qu'à l'état de doute où il se trouve sur la décision du gouvernement du Canada. Le gouvernement d'Ontario était tout à fait justifiable d'intervenir, s'il croyait que ce traité ne sauvegarderait pas l'intérêt public. Le très honorable premier ministre croit-il qu'il aurait mieux fait d'attendre la décision du gouvernement fédéral, et si cette décision eût été contraire aux intérêts de la province, dénoncer ensuite le gouvernement à la législature ou sur les hustings? N'est-ce pas infiniment préférable de protester dès à présent?

Et lorsque le très honorable premier ministre dit qu'il avait donné ordre aux membres de cette commission de consulter les ministres du gouvernement d'Ontario, il réduit à rien son propre raisonnement. Si c'est une impertinence de la part du gouvernement d'Ontario d'élever aujourd'hui la voix à l'appui des droits légitimes de la province, pourquoi le gouvernement du Canada a-t-il donné instruction à la commission de consulter le gouvernement d'Ontario sur les stipulations de ce traité? Les observations de l'honorable premier ministre sur ce point me paraissent contradictoires.

Je ne m'appesantirai point sur les questions qui ont déjà été si habilement traitées par l'honorable député de Medicine-Hat (M. Magrath) et par l'honorable député d'Algoma (M. Boyce).

Mais lorsque le premier ministre reproche ces remarques à l'honorable député de Medicine-Hat (M. Magrath) et prétend que la conduite du Gouvernement dans cette question n'est pas dans l'intérêt du pays, je veux lui rappeler que l'honorable député de Medicine-Hat a tout simplement exposé les faits, et je crois qu'il les a exposés impartialement. L'honorable député a, comme il en avait parfaitement le droit, tiré certaines conclusions de faits qui sont indiscutables. Il est possible que l'honorable premier ministre et d'autres membres de cette Chambre ne concourent pas dans les conclusions de mon honorable ami, mais on ne peut pas dire qu'elles

Sir W. LAURIER.

sont exagérées, et que chaque fait qu'il a relaté à cette Chambre n'est pas incontestable. Je remarque que l'honorable premier ministre en faisant le nomenclature des membres de cette commission a très habilement évité de mentionner le secrétaire, M. Côté, un monsieur qui est supposé avoir beaucoup de temps et beaucoup d'habileté aussi, non seulement pour diriger un journal libéral très influent, mais aussi pour sauvegarder les intérêts du Canada, comme secrétaire de cette commission dans une question dont il ne connaît absolument rien, autant que je sache.

Le gouvernement des Etats-Unis a agi bien différemment; il a nommé comme secrétaire de cette commission un homme d'expérience, un homme qui possédait une connaissance étendue et variée des choses dont cette commission devait s'occuper. L'exemple du gouvernement des Etats-Unis dans le choix d'un secrétaire, contraste avec le choix de M. Côté par le gouvernement canadien, choix qui, je le dis sans crainte d'être contredit, ne peut être regardé que comme un abus de patronage. L'acte du gouvernement des Etats-Unis forme un contraste frappant avec celui de l'honorable premier ministre et de ses collègues.

Je désire faire une autre observation au sujet du gouvernement d'Ontario. Le très honorable premier ministre a-t-il lu son propre traité? Sait-il ce qu'il contient? Ne sait-il pas que les termes mêmes du traité exigent qu'il soit complété par une loi et que cette loi, portant nécessairement sur les droits particuliers, devrait être, à mon avis, votée par les différentes provinces du Canada qui seront intéressées. Je ne vois pas que l'on puisse échapper à cela. Il y a dans l'acte de la confédération un article donnant au Gouvernement et au Parlement du Canada le pouvoir de faire des traités, et bien que je n'aie pas étudié bien à fond la question, je ne crois pas que cet article donne juridiction à ce Parlement de donner effet par une loi aux dispositions de ce traité qui touche aux droits civils. L'article 2 du traité au sujet du droit de poursuite dit que les citoyens des Etats-Unis habitant la province d'Alberta, auront le droit, dans cette province, d'intenter une poursuite à toute personne qui aurait fait dans ladite province, sans autorité de la commission, une action causant un tort à toutes personnes possédant de la terre dans l'état du Montana en détournant un cours qui traverse la frontière.

Nous voyons la même disposition dans d'autres articles du traité. L'article 12 stipule expressément que :

Les hautes parties contractantes conviennent d'adopter telles lois qui pourraient être appropriées et nécessaires pour donner aux

commissaires les pouvoirs ci-dessus mentionnés de chaque côté de la frontière, et aussi pour autoriser l'émission de subpoenas ordonnant la comparution de témoins. . .

. . . Et ainsi de suite. Après avoir examiné avec soin le traité, je suis porté à croire, que s'il est jamais mis en vigueur, il nécessitera l'adoption d'une loi, non seulement par le Parlement du Canada, mais aussi par quelques provinces du Canada; et dans ce cas-là, ne serait-il pas sage que le gouvernement d'Ontario, au cas où il serait appelé plus tard par le gouvernement fédéral à faire adopter une loi mettant en vigueur des stipulations de ce traité, fût invité à exprimer ses vues sur la question et à dire si, à son avis, le traité est ou n'est pas dans l'intérêt véritable de cette province. L'article de l'acte de confédération dont j'ai parlé il y a un instant se lit comme suit :

Le parlement et le gouvernement du Canada auront tous les pouvoirs nécessaires pour remplir envers les pays étrangers, comme portion de l'empire britannique, les obligations du Canada ou aucune de ses provinces naissant de traités conclus entre l'empire et ces pays étrangers.

Je ne sache pas que l'on ait jamais interprété exactement cet article, mais il me semblerait, d'après ces faits, qu'il y a au moins un doute sérieux de savoir si oui ou non les législatures des différentes provinces du Canada ne doivent pas être appelées par le gouvernement fédéral à approuver les clauses de ce traité, au cas où il serait ratifié.

Puis-je faire allusion pendant quelques instants seulement à une des questions dont j'ai parlé au commencement de cette session, à savoir: qu'il serait bon que des traités de ce genre fussent sujets à la ratification et à l'approbation de ce Parlement? On a prétendu que quelques unes des remarques que j'ai faites précédemment sur cette question jetaient un blâme sur le gouvernement impérial, et étaient propres à soulever le soupçon dans l'esprit de la population que le Canada n'a pas été traité avec justice par l'Angleterre. Ainsi que je l'ai dit déjà je n'avais nullement cette pensée. Je considère que le gouvernement du Canada est seul responsable de ce traité.

Le gouvernement anglais a agi sur l'avis du gouvernement canadien dans la négociation de ce traité, et quelque blâme ou mérite que l'on puisse découvrir en cela, doit être attribué au gouvernement du Canada et non pas au gouvernement impérial. Conséquemment mes remarques ne portent pas du tout sur le gouvernement impérial mais seulement sur le gouvernement du Canada, que je considère seul responsable de ce traité. D'après moi, un traité de ce genre devrait être sujet à la ratification et à l'approbation de ce Parlement et j'espère que s'il est révisé et si

l'on en soumet un autre à la prochaine session on prendra les précautions nécessaires pour qu'il soit sujet à l'approbation de ce parlement. Il ne peut être mis en vigueur sans une loi de ce parlement ou d'une des provinces du Canada. Conséquemment ce traité devrait être sujet à la ratification et à l'approbation du parlement afin que les représentants du peuple puissent le discuter librement avant qu'il devienne en vigueur.

J'ai cité différents cas dans lesquels on a suivi cette conduite, et je puis en mentionner d'autres encore. Le traité de 1887 a été signé le 5 février 1888. Il a été soumis au sénat des Etats-Unis le 20 février 1888; il a été déposé devant le Parlement canadien le 7 mars 1888; il a été rejeté par le sénat des Etats-Unis le 21 août 1888. Les auteurs qui ont écrit avec le plus d'autorité sur les traités, disent que lorsqu'ils s'appliquent aux choses suivantes ils doivent être subordonnés à l'approbation du Parlement: premièrement, lorsqu'ils imposent un fardeau sur le peuple; deuxièmement, lorsqu'ils exigent des changements dans la loi du pays; troisièmement, lorsqu'il faut une action législative pour leur donner effet ou lorsqu'il gênent le libre exercice du pouvoir législatif; quatrièmement, lorsqu'ils touchent aux droits territoriaux. Anson dans son édition de 1896 dit que le traité d'Heligoland entre l'Angleterre et l'Allemagne crée un précédent malheureux, parce que le gouvernement anglais a cédé l'île d'Heligoland, sujet à l'approbation du parlement, le désir du gouvernement anglais à cette époque étant évidemment que tout traité entraînant une cession de territoire devrait être sujet à l'approbation du Parlement. En conséquence de ce qui a eu lieu depuis ce temps-là en Angleterre, je vois que cette critique n'apparaît pas dans l'édition du même livre en 1908, livre dans lequel il dit à la page 107:

Nous sommes obligés d'en arriver à cette conclusion parce qu'en dehors des précédents qui se rapportent aux territoires indiens, on a pensé qu'il était désirable en ces dernières années sinon nécessaire, que le parlement donnât son consentement à toute cession de territoire en temps de paix.

Lowell, le nouveau président de l'université Harvard, dans son récent ouvrage sur le gouvernement en Angleterre dit à la page 22 du volume I au sujet du pouvoir de la couronne, agissant d'après l'avis de son cabinet, ce qui suit:

La couronne a le droit de déclarer la guerre, de faire la paix et conclure les traités, à l'exception que si le parlement n'y donne pas sa sanction, un traité ne doit pas imposer un fardeau sur le peuple ni changer les lois, et il est difficile de dire jusqu'à quel point les droits privés peuvent être sacrifiés, ou un territoire cédé sans cette sanction.

M. R. L. BORDEN.

Le traité en discussion devra avoir pour effet de modifier nos lois s'il est mis en vigueur. Il faudra faire de nouvelles lois concernant les poursuites qui pourront être intentées par la population canadienne contre des gens demeurant aux Etats-Unis, où par la population des Etats-Unis contre celle du Canada. Le traité sacrifie les droits privés jusqu'à un certain point, et, en ce qu'il se rapporte à diverses parties des eaux limitrophes, il consacre une cession de territoire. Le traité d'Heligoland de 1888 et le traité anglo-français de 1904 ont été faits tous deux sujets à l'approbation du parlement de la Grande-Bretagne. Le traité japonais de 1906 le traité français de 1907 et je suppose celui de 1909 ont tous été faits—les deux premiers du moins et je suppose que le dernier le sera aussi—sujets à l'approbation de ce Parlement. Dans ces circonstances, je crois qu'il serait plus sage, en traitant des questions de ce genre de faire que ces traités soient sujets à l'approbation du Parlement. Cela aurait l'effet additionnel d'éviter les incidents désagréables de l'hiver dernier, lorsque ce traité a été publié en entier dans presque tous les journaux du Canada et des Etats-Unis, lorsqu'il n'était pas encore soumis officiellement au sénat des Etats-Unis et aux représentants du peuple canadien. Je remarque dans une opinion exprimée par le procureur général de l'état de New-York, que ce légiste éminent a déclaré que le lit de la rivière Niagara et que l'eau qui coule sur ce lit sont dans l'état de New-York. Cela indiquerait que dans les Etats-Unis comme au Canada il faudra qu'un ou plusieurs états votent des lois. Pour cette raison il devrait être évident pour l'honorable premier ministre que les provinces du Canada de même que les divers états de la république américaine sont directement intéressés dans les conditions de ce traité et qu'il faudra que les deux parties fassent des lois pour lui donner effet.

Je terminerai par une observation concernant la constitution de commissions de ce genre. Le gouvernement du Canada ferait bien de suivre l'exemple des Etats-Unis quand il nomme des commissions. Il devrait s'assurer des meilleurs experts que nous avons dans le pays pour traiter une question internationale aussi vaste que celle-ci et au sujet de laquelle il est absolument nécessaire d'avoir des connaissances et de l'expérience.

Par le passé, on a pu adresser certaines critiques au gouvernement des Etats-Unis au sujet de l'administration de ses affaires publiques, mais à un certain égard, il nous a donné un exemple que nous pourrions suivre avec profit: il s'agit de l'exécution de ses travaux publics. Si je ne me trompe, il a fait exécuter ces travaux sous la direction des plus éminents officiers de l'armée

des Etats-Unis, hommes distingués par leurs connaissances techniques. Pour un service comme celui auquel se rattache cette commission des cours d'eau navigables, le gouvernement des Etats-Unis emploie des ingénieurs d'élite et de grande expérience, versés non seulement dans le génie civil mais encore dans l'hydraulique. Nous devrions imiter cet exemple au Canada. Nous pourrions facilement trouver au Canada des hommes possédant l'instruction et l'expérience voulues; mais dans le cas contraire, il faudrait les recruter au dehors et s'adresser à l'extérieur pour obtenir l'aide et les lumières nécessaires relativement à ces importantes questions internationales. Je me joins au premier ministre pour féliciter le député de Lethbridge (M. Magrath) et les autres orateurs qui, ont porté la parole au cours de ce débat, non seulement sur l'habileté qu'ils ont déployée, mais encore sur la modération et la loyauté qu'ils ont apportées dans l'exposition de leur thèse et, j'en ai la confiance, le Gouvernement utilisera leurs observations, quand il lui faudra mettre à l'étude les dispositions de ce traité et lorsqu'il soumettra au Parlement son système à cet égard.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Service océanique et postal entre le Canada et la Grande-Bretagne, \$600,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Ce crédit accuse une augmentation de \$50,000 sur le dernier exercice, cet accroissement tenant au service d'ordre supérieur que donnent maintenant les steamers "Empress" ainsi que le "Victorian" et le "Virginian".

Le nombre de passagers transportés en 1907 est de 60,000, et l'année dernière, de 78,000. En 1907, les transports de marchandises ont atteint le chiffre de 162,000 tonnes, et l'année dernière, 225,000 tonnes.

M. CROSBY: Je tiendrais à savoir si le Gouvernement exerce quelque direction sur ces bateaux à vapeur. Ils reçoivent de fortes subventions et dans le transport des marchandises d'outre-mer à Halifax, ils font d'abord escale à Halifax, pour y délivrer les dépêches postales, puis ils se rendent à Saint-Jean d'où les marchandises s'expédient à Halifax par rail; le prix exigé pour le transport de ces marchandises dépassant de deux schellings et demi le prix exigé pour celui des marchandises expédiées à Saint-Jean.

En outre, quand on a délivré les marchandises à Saint-Jean, la compagnie tient à bon droit à les expédier vers l'est avec toute la célérité possible. On le comprend, les marchandises de l'est, au voyage

de retour, ne sont pas l'objet d'autant de soin que les transports de l'ouest. Comme le premier ministre est ici, je le prierais de veiller à ce qu'on insère dans le contrat une disposition portant que le débarquement des marchandises destinées à Halifax et à la Nouvelle-Ecosse doit s'effectuer à Halifax même, à moins qu'on ne donne d'autres instructions. Cette demande est fort légitime.

Sir WILFRID LAURIER: Jusqu'aujourd'hui je n'ai pas encore reçu de plaintes à cet égard, mais j'irai aux renseignements.

M. CROSBY: En réalité, ce grief existe. J'ai déjà mentionné le fait à la Chambre. Puisque le Parlement subventionne ces bâtiments, il est juste qu'on nous donne l'assurance que les compagnies tiendront compte des besoins d'Halifax. Il serait facile de décréter que le débarquement des marchandises consignées à Halifax doit s'effectuer à Halifax même.

Service de bateaux à vapeur entre le Canada et le Mexique sur les océans Atlantique et Pacifique, \$100,000.

M. R. L. BORDEN: Le commerce y est en progrès, n'est-ce pas?

Sir WILFRID LAURIER: Le développement commercial s'accroît sur l'Atlantique, mais le progrès n'est guère sensible, sur le Pacifique. Il est douteux que la subvention à la ligne du Pacifique soit renouvelée.

Service par bateaux à vapeur entre le Canada et Terre-Neuve, \$16,000.

M. CROSBY: A qui cette subvention a-t-elle été versée?

Sir WILFRID LAURIER: A la compagnie Reid, de Newfoundland.

Service par vapeurs entre le Canada et la Nouvelle-Zélande, \$50,000.

M. AMES: A quelle compagnie verse-t-on cette subvention, et quelle est la fréquence de ce service?

Sir WILFRID LAURIER: Cette subvention est accordée à la ligne Allan et le service se fait tous les deux mois. Il est douteux que cette subvention soit renouvelée, cette année.

Service entre le Canada et l'Afrique-sud, \$146,000.

M. BLAIN: Le Gouvernement exerce-t-il quelque réglementation sur les prix de transport des marchandises à bord de ces navires que nous subventionnons?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. BLAIN: Est-ce que tous les tarifs sont soumis au Gouvernement pour approbation?

Sir WILFRID LAURIER: Cela se fait souvent. Quand on nous adresse des plain-

tes, nous pouvons exiger que ces tarifs nous soient soumis. Les tarifs sont sujets à révision de notre part.

Service de goélette semi-mensuel durant la saison de navigation libre entre la Bassin-de-Gaspé et la côte nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent, \$1,000.

M. AMES: Qui fait ce service de goélette?

Sir WILFRID LAURIER: Louis L. Cormier.

M. AMES: Quel est le tonnage de cette goélette?

Sir WILFRID LAURIER: 57 tonnes; vitesse, 8 nœuds.

M. AMES: Le premier ministre sait-il le nom du bâtiment?

Sir WILFRID LAURIER: Le nom est "Sea Star".

M. AMES: Comment explique-t-on cet écart de dépenses relativement à l'ancienne subvention de \$750.

Sir WILFRID LAURIER: Il s'agit d'un nouveau service. L'objectif visé est le développement des îles de la Reine Charlotte.

Service par bateaux à vapeur entre Halifax et Canso, \$4,000.

M. CROSBY: A qui paye-t-on cette subvention?

Sir WILFRID LAURIER: A la compagnie des steamships de Halifax et Canso.

Service de bateaux à vapeur entre Halifax et Terre-Neuve, par voies des ports du Cap-Breton, \$4,000.

M. CROSBY: A qui verse-t-on cette subvention?

Sir WILFRID LAURIER: A Pickford et Black.

M. AMES: Quel est le bâtiment utilisé ici?

Sir WILFRID LAURIER: Le "Harlaw".

Service par bateaux à vapeur entre Halifax et Spry-bay, \$2,500.

M. CROSBY: A qui paie-t-on cette subvention?

Sir WILFRID LAURIER: A la compagnie de steamships d'Halifax et de Sheet-Harbour.

Service par vapeurs de l'ouverture à la fermeture de la navigation en 1909, entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, \$12,500.

M. AMES: Ce service se fait-il de Pictou?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. CROSBY: A quelle compagnie paie-t-on cette subvention?

Sir W. LAURIER.

Sir WILFRID LAURIER: A la compagnie McClure. C'est une compagnie de Pictou, paraît-il.

M. CROSBY: Quel est le bâtiment qui fait le service?

Sir WILFRID LAURIER: Jadis, c'était la compagnie de steamships des Îles de la Madeleine, et on utilisait le bateau à vapeur "Amelia". On a modifié tout cela, mais je n'ai pas de renseignements ici au sujet de l'autre bâtiment.

M. CROSBY: Le bateau à vapeur "Amelia" est installé sur une autre ligne, et il est subventionné dans un autre sens. Bien que la Chambre adopte l'item et accorde la subvention, le Gouvernement, j'espère, veillera à ce que la compagnie fournisse un service convenable et installe un bon bâtiment sur cette ligne.

Services par vapeurs entre Prince-Rupert (C.-A.) et Jedway, îles de la reine Charlotte, \$5,000.

M. AMES: Comment explique-t-on cet écart des dépenses relativement à l'ancienne subvention de \$750?

Sir WILFRID LAURIER: Il s'agit d'un nouveau service. L'objectif visé est le développement des îles de la Reine Charlotte.

Service par vapeurs entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, \$12,000.

M. CROSBY: Quelle est la compagnie qui exécute ces services, et quel est le nom du vapeur?

Sir WILFRID LAURIER: C'est la Dominion Coal Company. Le nom du bâtiment est "Buena-Vista".

M. CROSBY: La compagnie tient-elle un bâtiment sur cette ligne pour le transport de la houille, ou bien est-ce un bâtiment qui fait régulièrement le transport des passagers?

Sir WILFRID LAURIER: La compagnie fait régulièrement un service de bateaux à vapeur. Le nombre de passagers transportés, l'année dernière, est de 482, et le transport de la houille est de 6,864 tonnes.

M. AMES: Le député d'Halifax (M. Crosby) demande si c'est un des bâtiments de la Dominion Coal Co. et si ce bateau transporte encore de la houille?

Sir WILFRID LAURIER: Oui, il fait ce transport.

Service par vapeurs, en 1909 entre Québec et Blanc-Sablon, avec escale aux ports et endroits situés sur le parcours de la rive nord du Saint-Laurent, entre ces têtes de ligne, \$20,000.

M. AMES: Quel est le bateau actuellement affecté à ce service et qui en est le propriétaire?

Sir WILFRID LAURIER: Ce bâtiment ou le vapeur "Arranmore" et l'entreprise

a été adjugée à Halliday frères. Le bâtiment a 250 pieds de longueur, 34 pieds de largeur, 15 pieds de profondeur; tonnage net, 500; tonnage brut, 1,170.

M. AMES : Je désire protester ici contre le mode suivi par Halliday frères, de Québec, dans l'exécution de leur entreprise. Ce sont eux qui figurent si souvent dans le rapport du juge Cassels, et à l'égard desquels les conclusions de ce rapport sont fort peu élogieuses. Ils étaient jadis propriétaires du "King Edward" un nouveau bâtiment qu'on avait installé sur cette route, et qui y aurait fait une exploitation lucrative, si on en avait pris un soin convenable. Nous accordons une forte subvention à cette compagnie pour le service de ses bateaux et nonobstant le marché intervenu avec le gouvernement, la compagnie s'acquitte de son entreprise à sa propre guise et comme elle l'entend. Halliday frères s'acquittent du service et font des voyages à tels intervalles qu'il leur plaît, et ils cessent le service, à leur gré. Ils font du sauvetage et discontinuent quelquefois leur service pendant plusieurs semaines, à recueillir des épaves pour d'autres compagnies.

Quelquefois ils débarquent des pêcheurs de saumons sur le rivage nord qui s'attendent à être pris au retour dans une quinzaine, suivant l'horaire, mais ils sont laissés là pendant plusieurs semaines en attendant que le bateau vienne les prendre. J'ai reçu des plaintes sérieuses de quelques-uns car je connais cette côte d'un bout à l'autre et j'ai entendu ces hommes eux-mêmes se plaindre de la façon dont ce service était dirigé. Or, nous payons pour faire ce service une somme d'argent considérable et la population de ce rivage nord et ceux qui le visitent devraient avoir le premier droit d'utiliser ce service fait par les bateaux de la compagnie, et la compagnie ne devrait pas croire qu'elle a le droit d'utiliser ces bateaux pour ses services réguliers et de les utiliser aussi pour d'autres services en laissant les passagers attendre son bon plaisir. C'est le seul moyen de communication par lequel ces personnes peuvent atteindre ce rivage long de 250 milles. En réalité les Halliday ont le monopole du service des passagers, de la poste et des marchandises et en conséquence ils devraient traiter le public avec plus de considération qu'ils ne le font. Ils devraient faire le trajet d'après leur horaire, ils devraient s'en tenir aux engagements qu'ils ont pris à l'égard des populations intéressées. Au lieu de cela, non seulement ils retirent leur subvention mais ils gagnent de grosses sommes d'argent en faisant le sauvetage des navires qui s'échouent le long de cette côte et ils se consacrent exclusivement à leurs autres opérations. Il

y a un cas à signaler particulièrement. Il y a plusieurs années un navire s'est échoué sur le rocher aux Oiseaux et le "King-Edward" au lieu de faire son voyage régulier a été employé à prendre à bord des bestiaux et des marchandises et à les conduire à terre en employant un temps considérable à ce transbordement et il a été bien payé pour ce travail. Pourtant nous avons dû le payer absolument la même chose et nous lui avons donné la subvention complète.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois savoir que les Halliday n'ont pas été payés. On a fait une réduction pour ce voyage d'après les informations qui m'ont été données.

M. AMES : De combien?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sais pas, mais j'ai compris qu'ils n'avaient pas été payés.

M. AMES : Je voudrais attirer l'attention du premier ministre sur le fait que le service de cette compagnie demande une surveillance plus attentive que celle qu'on lui a donnée dans le passé.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien, très bien.

Service de bateaux à vapeur pour pas moins de cinquante-deux voyages complets hebdomadaires entre Saint-Jean et Halifax voie de Yarmouth et autre ports ou dans l'alternative pour pas moins de cent voyages complets entre Saint-Jean et Yarmouth pendant la saison de 1909, \$10,000.

M. R. L. BORDEN : Quel est le navire qui fait ce service?

Sir WILFRID LAURIER : "L'Amelia."

Service de bateaux à vapeur depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation en 1908 entre les ports de Saint-Jean et Minas Basin, \$3,000.

L'hon. M. EMMERSON : Quel est le bateau qui fait ce service?

Sir WILFRID LAURIER : Le "Brunswick."

L'hon. M. EMMERSON : Fait-il le service de Saint-Jean jusqu'aux ports du bassin de Chignecto?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, jusqu'au bassin de Minas.

M. BLAIN : Quelles précautions prend le Gouvernement pour s'assurer que ceux qui reçoivent ces subventions se conforment à leur contrat? Y a-t-il un fonctionnaire spécial nommé?

Sir WILFRID LAURIER : Les receveurs de douanes certifient les comptes et l'exécution du service.

M. BLAIN : Pour chaque voyage?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

Services de bateaux à vapeur entre les ports de Victoria, Vancouver et de Skagway, \$12,500.

M. AMES: Quel est le navire et quelle est la compagnie?

Sir WILFRID LAURIER: La compagnie est le Pacifique-Canadien et le service est fait par le "Amur", "Princess May", "Princess Beatrice", "Tees", "Princess Royal" et "Queen City".

Provisions pour des changements probables dans les contrats et pour services additionnels, \$10,000.

M. R. L. BORDEN: Il semble que c'est un nouveau chapitre.

Sir WILFRID LAURIER: C'est un nouveau crédit demandé dans le but d'établir des provisions qui n'ont pas encore été faites ou pour quelque petit service qui est exigé ou pour toute augmentation dans le service. C'est un crédit pour cas imprévus.

M. CROSBY: Si vous votez une somme spéciale pour un service spécial c'est le maximum que le steamer puisse faire. Il doit y avoir quelque raison pour demander cet extra de \$10,000.

Sir WILFRID LAURIER: C'est un crédit pour cas imprévus accordé au département du Commerce et de l'Industrie. On peut faire par-ci par-là quelques petits changements. C'est un nouveau crédit et il s'agit de faire une expérience.

M. AMES: Quel est le département de l'administration qui est particulièrement chargé de surveiller ces services de transport?

Sir WILFRID LAURIER: Le département de l'Industrie et du Commerce.

M. CROSBY: Je suis persuadé que ces \$10,000 serviront probablement à payer toute demande qui sera faite après que les crédits auront été votés, mais je ne peux pas comprendre pourquoi vous auriez à payer quelque chose en plus du contrat pour un steamer qui reçoit une de ces subventions parce qu'il est admis que la somme maximum à payer est inscrite dans le budget principal.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a raison. C'est à cela que cette somme est destinée.

M. J. D. REID: Peut-être le premier ministre pourrait-il nous donner les dernières nouvelles du capitaine Bernier, de l'"Arctic"?

Sir WILFRID LAURIER: Il est trop tard ce soir.

Industrie et commerce, mise en vigueur de la loi de l'immigration chinoise, comprenant les appointements des fonctionnaires du commerce et des douanes, \$7,000.

Sir W. LAURIER.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a ici une augmentation de \$3,000 causée par l'accroissement des affaires.

M. J. D. REID: A quel endroit?

Sir WILFRID LAURIER: Principalement dans la Colombie-Anglaise.

M. AMES: C'est peut-être le bon moment pour demander au premier ministre quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet des étudiants chinois qui viennent ici dans le but de suivre un cours de nos universités?

Sir WILFRID LAURIER: Je dois dire à mon honorable ami qu'un arrêté en conseil a été pris durant les dernières semaines pour exempter les étudiants chinois de la taxe de capitation. Jusqu'à maintenant ils avaient été soumis au paiement de cette taxe, mais maintenant ils en sont exemptés.

M. AMES: Quelle définition donneriez-vous d'un étudiant? Comment établissez-vous qu'un étudiant est exempté de la taxe de capitation?

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de ne pas avoir sous la main l'arrêté du conseil, mais je crois qu'il est suffisamment large dans ses termes pour s'appliquer à toute personne qui est un étudiant de bonne foi.

M. AMES: Le premier ministre voudrait-il nous donner demain une copie de l'arrêté du conseil?

Sir WILFRID LAURIER: Avec plaisir.

M. CROSBY: Comment suivez-vous ces étudiants? Sont-ils en entrepôt ou en transit? C'est une question très sérieuse et si les étudiants peuvent venir ici et suivre les cours des collèges je voudrais savoir s'ils ont la faculté de rester ici ou de retourner chez eux.

Sir WILFRID LAURIER: Si mon honorable ami veut bien attendre jusqu'à demain je déposerai l'arrêté du conseil. Si j'essayais de donner des explications, peut-être ne pourrais-je pas le faire à sa satisfaction ni à la mienne.

M. R. L. BORDEN: Je croyais que cette question avait été réglée par la loi que nous avons votée l'an dernier.

Sir WILFRID LAURIER: Il me semble qu'elle a été réglée par la commission de la trésorerie, et approuvée par un arrêté en conseil.

M. R. L. BORDEN: Peut-être que la loi a prévu des dispositions pour cela.

Commissaires du commerce, et agences commerciales comprenant les dépenses relatives aux négociations des traités ou à l'extension des relations commerciales; divers, annonces et impressions ou autres dépenses

relatives au développement du commerce canadien, \$85,000.

M. R. L. BORDEN: Quand M. Preston a-t-il été envoyé du Japon en Hollande? Ce fut plutôt une surprise pour nous l'autre jour d'apprendre qu'il quittait le Japon.

Sir WILFRID LAURIER: M. Preston a demandé depuis plus d'un an à être rappelé du Japon pour des raisons de famille. On l'a désigné le mois dernier pour aller en Hollande.

M. CROSBY: Qui était en Hollande auparavant?

Sir WILFRID LAURIER: C'est une nouvelle agence.

M. LENNOX: Il y a quelque chose de mystérieux au sujet de M. Preston?

Sir WILFRID LAURIER: Comment cela?

M. LENNOX: Parce que lorsqu'on nous a dit l'autre jour qu'il était parti pour la Hollande, un de ces rapports du commerce montre qu'il était toujours au Japon, et les rapports du commerce sont supposés être tenus régulièrement.

Sir WILFRID LAURIER: L'arrêté du conseil a été pris le mois dernier, mais je n'ai pas encore été informé s'il avait été envoyé dans la nouvelle sphère d'utilité où il a été nommé.

M. AMES: On voit dans un de ces documents officiels que le 22 avril il était à Hong-Kong. Fait-il un petit tour préliminaire à Hong-Kong avant d'aller en Hollande?

Sir WILFRID LAURIER: Il doit y avoir là quelque erreur.

M. J. D. REID: J'aimerais à savoir quelle influence ce M. Preston a sur le premier ministre. Quand il était en Angleterre, nous avons eu les ennuis de la North Atlantic Trading Company, et nous avons vu venir ici des immigrants de l'Europe continentale nuisibles au Canada. Ensuite immédiatement après son débarquement au Japon tous ces Japonais vinrent dans la Colombie-Anglaise et tout le pays a été surexcité par les mesures qu'il a prises là-bas. Maintenant, il va en Hollande et je suppose qu'avant longtemps nous aurons quelque ennui avec la Hollande.

Le premier ministre aurait dû y réfléchir à deux fois avant de lui confier une mission dans un autre pays. Il aurait été préférable à mon avis, de l'envoyer dans quelque partie reculée de la Chine d'où il lui aurait été impossible de nous envoyer des immigrants, et où il se serait perdu. Attendez-vous à ce qu'au premier jour la guerre éclate entre la Hollande et le Canada, et aussitôt la paix rétablie, M. Preston sera dépêché vers d'autres lieux pour y soulever la chicane.

M. AMES: Je ne puis me défendre de la pensée qu'on a tenu compte du tempéramment flegmatique du Hollandais dans le choix qu'on a fait d'un nouveau poste pour M. Preston. Sans doute le cabinet a dû chercher dans tous les coins de l'univers un endroit où il serait impossible à M. Preston de faire des embarras. Je conseille de le diriger sur la Patagonie, Spitzberg ou quelque endroit semblable, dès qu'il aura réussi à mettre la Hollande sans dessus dessous. Son odyssée au Japon est remarquable. Il n'y a pas séjourné longtemps, mais il est parvenu à soulever contre lui tout le commerce étranger; il a réussi à se mettre en mauvaise intelligence avec le commissaire du commerce anglais à l'ambassade; il s'est attiré des poursuites de la part de trois ou quatre personnes, et je crois que les chambres de commerce de Kobe et de Yokohama ont adressé à notre Gouvernement sur le compte de M. Preston des plaintes, dont nous avons prié notre Gouvernement de déposer le texte sur le bureau de la Chambre, mais jusqu'ici sans succès.

Le zèle de M. Preston ne saurait être contenu, et maintenant qu'on ne veut plus de lui au Japon, on peut s'attendre à ce que même la Hollande manifeste de l'impatience d'ici à un an ou deux, et alors, j'imagine, M. Preston sera expédié sur un autre point du globe. Au fond, il n'y a pas ici matière à rire, car l'effet est de nuire à la réputation du service consulaire canadien. Qu'on me permette de faire ici quelques courtes observations. Si jamais nous devons réussir à organiser un service consulaire commercial canadien, il va falloir que nous dressions des hommes pour ce service. Ne nous contentons pas de simples politiciens en quête de place, dont le seul talent consiste à travailler dans l'intérêt du parti, et qui en pays étranger se trouvent mis en concurrence avec des hommes qui toute leur vie ont été dans le service diplomatique. En toute sincérité, je déclare au premier ministre qu'un tel sujet devrait occuper son attention à l'avenir. Le temps me paraît venu où le Canada devrait s'appliquer à dresser des agents commerciaux qui se chargeraient de trouver des débouchés pour nos produits sur les différents points du globe. Notre population augmente rapidement et nous consommons dans le pays même la plus grande partie des marchandises que nous produisons. Les débouchés pour nos produits alimentaires ont été jusqu'ici comparativement restreints; mais de l'autre côté du Pacifique le régime alimentaire des divers peuples se modifie, et les denrées de la nature de celles que le Canada produit sont en demande de plus en plus. Le commerce d'exportation des produits canadiens va voir s'ouvrir devant lui de magnifiques perspectives dans des parties du monde que jusqu'ici nous n'avons pas même essayé d'atteindre. Pour y arriver,

nous avons besoin d'agents ayant reçu une préparation spéciale. Le marchand qui a résolu de vendre ses marchandises dans un nouveau pays ne retient pas les services du premier venu; il ne charge pas le premier homme qu'il rencontre sur la rue d'exhiber ses échantillons et de recueillir des commandes. Il lui faut quelqu'un qui a été toute sa vie engagé dans une spécialité, qui connaît à fond les marchandises qu'il est chargé de vendre, qui est habile à présenter ces marchandises de la manière la plus attrayante, et qui grâce à ses connaissances supérieures engage pour ainsi dire de vive force l'étranger à lui donner une commande. Dans le choix d'agents pour le service consulaire, recherchez ceux qui ont été formés aux affaires, qui ont été initiés au commerce, et placez-les dans les centres où vous comptez trouver un écoulement pour vos produits. Je le demande au premier ministre, le temps n'est-il pas venu pour nous d'établir au Canada une sorte d'école où se formerait cette classe de fonctionnaires? Il serait facile, j'en suis persuadé, d'annexer une telle école à l'université McGill, à l'université de Toronto, ou à quelque autre université du Dominion, en vue de la formation d'agents pour ce service commercial et consulaire.

Puis, après avoir donné quelques années à l'exercice du commerce dans notre pays, et avoir acquis la connaissance pratique des marchandises canadiennes, ces jeunes gens seraient à même de répandre ces marchandises en pays étranger. Je voudrais voir arriver le jour où dans des villes comme Sydney, ou Melbourne, Bombay, Calcutta et autres, il existerait en permanence une modeste exposition des produits canadiens convenant aux divers pays. Si l'agent commercial du Canada à l'étranger avait son exposition de produits canadiens il pourrait s'appliquer avec succès à répandre ces marchandises dans le pays, et bientôt un commerce grandissant d'exportation se développerait. J'invite instamment le premier ministre à mettre en pratique cette idée de la formation de jeunes gens en vue de ce service consulaire, qui sera un jour un facteur important du développement de notre commerce d'exportation.

M. CROSBY: Il s'offre de grandes perspectives pour les hommes de cette classe, dans l'Amérique du sud, au Brésil. Nous sommes à jeter les bases d'un commerce important entre le Canada et l'Amérique du sud, et nos marchands qui expédient des marchandises vers ces pays trouveraient très avantageux d'avoir là-bas un agent canadien à qui ils pourraient en appeler en cas de contestation, et par le moyen de qui ils seraient protégés contre toute injustice. J'espère que le Gouvernement va mettre cette question sérieusement à l'étude.

M. J. D. REID.

Sir WILFRID LAURIER: Je me rends bien compte qu'il serait très avantageux pour nous d'avoir dans le pays une classe de spécialistes au sein de laquelle il serait possible de recruter les agents d'un tel service. Mais je ne vois pas ce que le Gouvernement peut bien faire dans les circonstances. Les universités pourraient greffer sur leur programme d'études un cours de cette nature, en vue de la formation d'une telle classe.

M. AMES: C'est ce qu'elles feraient, je pense, s'il y avait perspective d'emploi pour ces jeunes gens.

M. R. L. BORDEN: Combien avez-vous d'agents et où sont-ils placés?

Sir WILFRID LAURIER: Les commissaires sont au nombre de dix-sept. Ils sont placés à Bristol, Cape-Town, Belfast, Mexico, Glasgow, Shangai, Yokohama, Sydney, Birmingham, Hull, Manchester, Durban, Paris, Saint-Jean, (Terre-Neuve), Melbourne, en Hollande et aux Bermudes. Puis nous avons des agents commerciaux à Antigua, Nassau, la Jamaïque, Saint-Christophe, Christiania et Trinidad.

M. R. L. BORDEN: A-t-il été adopté une règle uniforme en vue de recueillir et de transmettre les renseignements, ou se contente-t-on de lettres plus ou moins décousues, écrites à intervalles irréguliers?

Sir WILFRID LAURIER: Il a été adopté un système complète de rapports, qui sont communiqués au public tous les mois ou toutes les semaines.

M. AMES: L'embarras c'est que ces rapports qui sont publiés toutes les semaines ne sont pas reliés les uns aux autres, ils ne sont pas résumés, coordonnés à la fin de l'année. Le département devrait, semble-il, publier, en outre, un rapport annuel sur les mêmes sujets.

M. R. L. BORDEN: Les consuls de certains pays, et notamment les consuls allemands, sont tenus de fournir des données exactes et complètes sous forme de rapports hebdomadaires, mensuels et annuels, rapports qui sont très précieux pour le gouvernement et pour l'exportateur en ce qu'ils indiquent la manière de s'y prendre pour placer un produit quelconque sur un marché étranger. Si notre système n'a pas atteint ce degré de développement, il serait opportun, à mon avis, de le rendre plus complet, et de faire paraître annuellement sous forme de tableaux les résultats du travail de chacun de nos agents commerciaux.

Frais de gestion de la loi relative aux rentes viagères pour les vieillards, \$25,000.

M. AMES: Dans quelle mesure se prévaut-on de cette loi-là?

Sir WILFRID LAURIER: Dans une très large mesure. L'état suivant fait connaître les résultats jusqu'ici:—

Note relative aux rentes viagères pour les vieillards.

Nombre des crédi-rentiers...	155
Nombre des rentes demandées ..	..\$ 35,779.02
Prix d'achat, montant reçu jusqu'à date...	..\$101,287.78
Immédiates (dernier survivant, mari et femme), nombre, 3; montant des rentes \$1,083.58; prix d'achat (en plein), \$12,836.	
Immédiates (bénéfice d'un seul), nombre, 18; montant des rentes, \$3,168.18; prix d'achat (en plein), \$42,348.65.	
Rentes viagères différées, un seul paiement, nombre, 26; montant des rentes, \$7,218.81; prix d'achat (en plein), \$33,624.59.	
Rentes viagères différées (paiement en bloc et paiements périodiques), nombre, 7; montant des rentes, \$1,450; prix d'achat (jusqu'à date), \$4,811.64.	
Rentes viagères différées (paiements périodiques, hebdomadaires, mensuels, trimestriels, semestriels ou annuels), nombre, 101; montant des rentes, \$22,058.45; prix d'achat (jusqu'à date), \$7,666.90.	

Milice et Défense—imputable sur le revenu; paie et allocations, \$1,646,000.

M. LANCASTER: Qui est le commandant actuel du collège militaire royal?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Le colonel Taylor; mais son engagement est à la veille d'expirer, et les autorités impériales ont été priées de lui trouver un successeur. Nous comptons que le nouveau commandant entrera en fonction au commencement de la prochaine année scolaire, en septembre, ou vers ce temps-là.

M. LANCASTER: Je dois dire que c'est une excellente chose pour le peuple canadien que le colonel Taylor quitte le pays. Si les contribuables en connaissaient aussi long sur son compte que nous en connaissons nous-mêmes, ils seraient du même avis.

M. CROSBY: On a prétendu dans la ville d'Halifax que les marchés pour la fourniture de substances n'avaient pas été convenablement remplis. On a affirmé que la maison de Davis et Fraser, il y a à peu près trois ans, avait soumissionné la fourniture de bacon connu sous le nom de "breakfast bacon", et que John F. Outhit avait aussi soumissionné cette fourniture; et bien que la maison mentionnée en premier lieu vendit le bacon un peu plus de 9 cents la livre, John F. Outhit le vendit au département de la Milice 11 et 12 cents la livre. On a affirmé également que, l'année suivante, Davis et Fraser n'ont pas été admis à soumissionner, l'entreprise ayant été accordée à John F. Outhit sans appel de soumissions. Je prie le ministre de nous donner des explications à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN: Cette question a été débattue à fond à la dernière session du Parlement, et l'explication qui fut donnée dans le temps fut de nature, je

pense, à satisfaire le comité. Mais je vais, au meilleur de mon souvenir, dire ce qui s'est passé. Davis et Fraser sont des fabricants de bacon de la ville d'Halifax. Le département de la Milice a pour habitude de faire appel de soumissions à la fois pour le bacon, les légumes et autres choses qui entrent dans les rations aux différents dépôts dans le Dominion. Davis et Fraser soumissionnèrent la fourniture du bacon seulement, et refusèrent de soumissionner la fourniture d'autres articles.

Outhit, le soumissionnaire heureux, avait soumissionné conformément aux exigences pour tout ce qui constituait les vivres, et sa soumission étant la plus basse, il a obtenu l'entreprise. Maintenant, quant à la déclaration à l'effet que Davis et Fraser ont fourni à 9 sous du lard fumé pour lequel Outhit a reçu treize sous, elle n'est pas exacte. J'ai des lettres de Davis et Fraser se plaignant de ce que l'on s'est montré injuste envers eux en faisant venir du lard fumé d'Ontario à Halifax. Vous pouvez être certain que si le lard fumé eût été fourni par Davis et Fraser, on n'aurait pas trouvé à redire. De fait, ils ne l'ont pas fourni et toute la difficulté vient de là. Quant à l'assertion à l'effet qu'une soumission a été renouvelée, cela n'est pas vrai.

M. R. L. BORDEN: Il y avait autre chose. Si je me rappelle bien l'on s'est plaint de ce qu'une espèce de lard fumé.

Sir FREDERICK BORDEN: On a prétendu que l'on avait fourni du lard fumé d'une qualité inférieure?

M. R. L. BORDEN: Oui, que le contrat spécifiait une certaine qualité de lard fumé et qu'on en a fourni d'une autre qualité.

Sir FREDERICK BORDEN: On a dit cela mais cela est également faux. Cela a été publié dans les journaux d'Halifax ou dans quelques-uns d'entre eux, mais cela n'était appuyé sur aucune preuve. De fait, l'on m'informe que cela était tout à fait dénué de fondement. Chaque jour, un officier compétent et digne de confiance inspecte toute la nourriture fournie aux hommes et nul rapport n'est jamais parvenu au ministère à l'effet que du lard fumé de qualité inférieure, ou autre que le lard fumé spécifié dans le contrat, ait été fourni. Ce sont de simples faits et j'en affirme la vérité sur ma parole. Je crois certainement que si l'on eut fourni du lard fumé de qualité inférieure, l'officier aurait fait un rapport à cet effet. D'ailleurs, il était loisible à tous et à chacun des hommes cantonnés dans les casernes, de porter plainte s'ils n'étaient pas satisfaits de la nourriture qu'on leur donnait et cette plainte m'eut nécessairement été transmise. Aucune plainte de ce genre ne m'est parvenue.

M. R. L. BORDEN: Naturellement, les hommes auraient pu être satisfaits de la

qualité du lard fumé, sans que cela vous eut empêché de payer du lard de qualité supérieure et d'en recevoir d'une qualité moins bonne. L'argument de l'honorable ministre n'est pas concluant. Cependant, je n'ai pas de renseignements propres à justifier de ma part une déclaration à l'encontre de celle qui a été faite par le ministre. Mais pour quelle raison demande-t-on des soumissions pour tous ces articles en bloc? Ce n'est pas la coutume suivie par le gouvernement impérial.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. R. L. BORDEN: Si je me rappelle bien, il avait coutume de demander des soumissions pour la pain, par exemple, indépendamment des autres choses. Je suis certain qu'il en était ainsi, car j'ai été consulté là-dessus dans la pratique de ma profession.

Sir FREDERICK BORDEN: Il est possible qu'il y ait une soumission distincte pour le pain. J'ai ici la formule qui montrera exactement ce que je veux dire.

M. J. D. REID: Le ministre (sir Frederick Borden) se rappellera que cette maison a fourni le lard fumé à Outhit, qu'elle a produit la preuve à cet effet et que le lard fumé qu'elle a fourni n'était pas de la qualité supérieure spécifiée dans la soumission, si je ne me trompe.

Sir FREDERICK BORDEN: Elle n'a pas rendu témoignage ici. L'affaire est venu devant le comité des comptes publics mais on n'a pas du tout recueilli de preuve. Cette déclaration a paru dans les journaux mais il n'y avait aucune preuve pour l'appuyer. Voici une liste des choses pour lesquelles on demande des soumissions: épiceries et légumes—fruits non compris; lard fumé, pour déjeuner; petit salé, pommes de terre, haricots, confitures; beurre, fromage, pois fendus, sucre, etc. Tous ces articles sont réunis, et sont l'objet d'une seule soumission. C'est plus commode pour l'administration de l'intendance aux divers dépôts. Il serait absolument impossible—ou presque impossible—d'expédier la besogne à ces dépôts si l'on avait affaire à une demi-douzaine de fournisseurs qui viendraient chaque jour apporter ces articles. De fait, c'est là la pratique suivie dans la Grande-Bretagne et elle a toujours été suivie au Canada aux diverses stations. Prenez un homme qui soumissionne pour un seul. L'homme qui soumissionne pour le tout, le fait dans l'espoir d'avoir toute l'entreprise. Si vous en retranchez un seul item important, comme le lard fumé, vous dérangez tous ses calculs. Ce serait être injuste envers lui et il refuserait probablement d'accepter l'entreprise.

M. J. D. REID: Le ministre a raison de dire que cette affaire est venue devant le

M. R. L. BORDEN.

comité des comptes publics. Mais, si je me rappelle bien, il y avait tant d'affaires avant celle-là que son tour n'est jamais venu.

Sir FREDERICK BORDEN: Cela se peut.

M. J. D. REID: Mais est-ce que la preuve n'a pas été imprimée dans les journaux d'Halifax, ou les journaux n'ont-ils pas dit que Davis et Fraser avaient depuis des années fourni le lard fumé au ministère et fourni cela seulement?

Sir FREDERICK BORDEN: Non. Ils n'ont jamais fourni de lard fumé au ministère.

M. J. D. REID: Si je me rappelle bien, la soumission spécifiait du lard fumé, pour déjeuner (breakfast bacon) et je crois que l'on a produit une déclaration attestée sous serment à l'effet qu'ils fournissaient à Outhit du lard fumé ligoté; et que ce lard fumé ligoté est allé directement au gouvernement à Halifax. Et je n'ai jamais vu de la part des fonctionnaires de l'endroit, ni preuve ni déclaration attestée sous serment, que le ministre ait produite ici ou ailleurs pour démontrer la fausseté de la déclaration sous serment de Davis et Fraser.

Sir FREDERICK BORDEN: Il eut été tout simplement raisonnable que Davis et Fraser établissent la preuve de leur déclaration. Je regrette beaucoup que l'affaire ne soit pas venue devant le comité des comptes publics, car je crois que Davis et Fraser étaient involontairement dans l'erreur. Ils peuvent avoir vendu à Outhit du lard fumé de cette catégorie. Outhit fait beaucoup d'affaires et a un grand nombre de clients en dehors de cette entreprise particulière. Mais j'ai ici sous la main la lettre de Davis et Fraser se plaignant de l'injustice commise en faisant venir à Halifax du lard fumé de l'Ontario. Ils se plaignent de ce que ces gens fournissent des produits pris en dehors de la province. C'est là leur lettre écrite en 1907.

M. BLAIN: En quoi consistait la plainte?

Sir FREDERICK BORDEN: La plainte est à l'effet qu'ils n'ont pas eu l'entreprise. Que d'autres l'ont eue. J'ai expliqué que le Gouvernement voulait avoir une soumission pour plusieurs articles à la fois y compris le lard fumé. Davis et Fraser ont refusé de soumissionner pour autre chose que le lard fumé, et leur soumission n'a pas été acceptée. Plus tard, le ministère a consenti à donner à Davis et Fraser l'occasion de soumissionner pour le lard fumé seulement. De fait, ils ont soumissionné, mais même alors leur soumission n'était pas la plus basse. L'entreprise a été adjugée à une maison d'épicerie d'Halifax, pas à Davis et Fraser, ni à Outhit et compagnie.

M. BLAIN: Le ministre croit-il qu'il y ait quelque chose de répréhensible dans le fait d'envoyer là du lard fumé d'Ontario pour rivaliser avec le lard fumé de la région?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne le crois pas. De fait, le directeur des fournitures dans mon ministère dit que ce lard fumé est le meilleur. J'ai peut-être tort de répéter cela. J'ai moi-même refusé de me placer à ce point de vue étroit. Je ne me propose pas d'exclure le lard fumé d'Ontario.

M. AMES: Le ministre a-t-il la lettre qu'il leur a adressés pour leur demander de soumissionner pour le lard?

Sir FREDERICK BORDEN: La lettre que je leur ai adressée est cette formule que j'ai ici, que j'ai lue, demandant du lard fumé, des légumes et tout le reste. Ils ont été invités à soumissionner par écrit. Ils ont refusé de soumissionner pour autre chose que le lard fumé. Puis, ils se sont plaints et cette lettre est une de leurs plaintes.

Finalement, j'ai cédé à leurs instances. Ils ont été très tenaces et on leur a permis de soumissionner pour le lard fumé seulement. Leur soumission a été lue, mais elle n'était pas la plus basse et ils n'ont pas eu l'entreprise.

M. AMES: Vous lui avez évidemment adressé une lettre l'invitant à soumissionner?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN: Non, nous ne les avons pas invités à soumissionner. Nous avons tout simplement fait plaquer des annonces, puis ils nous ont écrit une lettre se plaignant que les annonces n'étaient pas convenablement affichées, et ma lettre, que j'ai lue, était en réponse à la sienne. Elle disait que les annonces étaient convenablement affichées et que toutes les occasions de soumissionner étaient offertes. De fait, en cette occasion nous avons prolongé le délai afin de permettre à un plus grand nombre de soumissionner. J'étais à essayer de trouver les noms des soumissionnaires heureux en mars dernier.

M. CROSBY: Bault et Gibson.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui. Ce sont eux qui ont réussi, mais leur soumission était plus basse, même pour le lard fumé, que celle de Davis et Fraser. Je ne crois pas qu'il y ait dans cette affaire rien qui soit compromettant pour le ministère.

M. CROSBY: Je n'aurais rien à dire à ce sujet, n'eût été la déclaration du ministre au sujet de la concurrence faite au lard fumé de la Nouvelle-Ecosse par le lard fumé d'Ontario, tout cela afin de convaincre ses amis d'Ontario qu'il défend les intérêts de leur province.

Sir FREDERICK BORDEN: Franc jeu, voilà tout ce que nous réclamons.

M. CROSBY: Si l'honorable ministre veut seulement nous donner franc-jeu, nous pouvons nous défendre envers et contre toutes les provinces du Dominion. Je dois dire que si ceux qui ont soumissionné pour ce lard fumé avaient eu franc jeu, il aurait pu y avoir une tout autre histoire. Je n'attribue rien de répréhensible à qui que ce soit, mais il arrive parfois qu'un ministre ne peut voir tout ce qui se passe. On a demandé des soumissions et ces messieurs en ont envoyé une. Or, je sais qu'il est de fait que lorsque la difficulté est survenue, John F. Outhit et compagnie dans Ontario sont allés à la salaison, y ont acheté du lard fumé et l'ont envoyé. Et ils l'auraient acheté lors même qu'il leur aurait coûté 20 sous de plus par livre, plutôt que de l'acheter de Davis et Fraser. Cependant, il n'était pas meilleur que celui qui est manufacturé dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Par la suite des temps qu'est-ce qui a mécontenté Davis et Fraser? S'il s'agissait de discuter la politique, je crois que M. Davis est l'un des libéraux les plus convaincus que l'on puisse trouver dans la ville de Halifax. Lui et ses frères ont combattu au premier rang en faveur des libéraux et ils ont occupé de hautes positions. Je crois que son frère, le papetier, occupe la position de président ou de vice-président du club libéral, et je sais qu'il est président du quartier n° 1 ou du quartier n° 2; je ne me rappelle plus lequel.

Mais M. Outhit est un génie en politique comme en beaucoup d'autres choses. Il n'est pas épicier; il ne fabrique pas de bacon et n'en vend pas. Je ne crois pas qu'il y ait à Halifax un homme plus au courant que moi de ces questions. Ma maison achète probablement plus de marchandises de cette nature, des différents commerçants de la ville que toute autre, à Halifax. Nous faisons un fort commerce avec Terre-Neuve, et nous nous approvisionnons là où nous trouvons le plus d'avantages.

Nous n'aurions jamais pensé à nous adresser à Johnnie Outhit. Mais nous le connaissons comme marchand de pommes de terre et de fruits. Il n'a jamais été épicier, à ma connaissance, ce qui ne l'a pas empêché d'obtenir cette fourniture. Comment l'a-t-il obtenue? Si le ministre veut examiner les soumissions il verra que bien que les prix de M. Outhit fussent plus bas que ceux de Davis et Fraser pour le bacon à déjeuner, ils n'étaient pas les plus bas pour le bacon roulé. Il a eu l'avantage sur eux pour le bacon à déjeuner, mais Davis et Fraser ont obtenu la fourniture du bacon roulé.

Davis et Fraser ont eu un autre grief; le département les avait informés qu'ils auraient l'occasion de soumissionner l'année suivante, mais ils ne l'ont pas eue, parce que les soumissions n'ont pas été

ouvertes. Arrivons maintenant aux soumissions qui viennent d'être demandées. Le département demande des soumissions pour toute sorte d'articles d'épicerie. Sous l'ancien régime, le gouvernement impérial demandait des soumissions séparées pour le bœuf et je crois qu'il en est encore ainsi.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. CROSBY: Le pain est aussi acheté séparément. Le bœuf, le beurre et les légumes étaient compris dans une même soumission; aujourd'hui, il faut soumissionner séparément pour chacun de ces articles. Nous avons de grands magasins qui ne vendent que du beurre et du fromage, ou du beurre, du fromage et du bacon. Tous les épiciers vendent du bacon, surtout les plus importants. La dernière fois que le département a demandé des soumissions, il a exigé une soumission pour le bacon non fumé et une autre pour le bacon à déjeuner.

La différence entre les deux, c'est que l'un est fumé et l'autre ne l'est pas. La soumission de Ball et Gibson, pour le bacon non fumé était de 6 cents et une fraction, la livre, et pour le bacon à déjeuner, environ 14 cents la livre. Si les deux avaient été réunies, elles auraient été plus basses que toutes les autres. Personne ne peut vendre du bacon entre 6 et 9 cents, de sorte que ces deux prix réunis auraient défilé toute concurrence honnête. Mais le département de Milice n'a pas acheté de bacon non fumé et la maison n'a pas eu à en fournir, et on voit comment le tour a été joué.

On peut faire la même chose pour les autres articles. Ces soumissionnaires ont peut-être un moyen de savoir si le département aura besoin ou non de bacon non fumé. D'ailleurs, il n'en achète jamais, et c'était un indice suffisant qu'il n'en achèterait pas cette fois-ci.

Les soumissions pour la farine et les autres articles peuvent être arrangées de la même manière. Ces soumissionnaires savent quelle quantité de chaque chose dont l'administration aura besoin. La fourniture des rations fut concédée à Ball et Gibson, mais cela créa du mécontentement parmi les autres soumissionnaires; ils supposèrent qu'il y avait eu collusion, en apprenant que la maison Ball et Gibson, qui est une maison solide, avait offert de vendre du bacon non fumé à 6 cents, quand il est bien connu que personne n'en peut fournir à ce prix, depuis au moins cinq ans. On s'est dit, naturellement, que Ball et Gibson avaient obtenu des informations que les autres n'avaient pas eues. J'ignore s'il y a quelque chose de fondé dans ces rumeurs et je n'entreprendrai pas de questionner le Gouvernement à ce sujet, mais ces faits sont tels que je les ai rapportés et si le ministre désire s'en enquérir, il con-

M. A. B. CROSBY.

tatera l'exactitude de ce que je viens de dire au sujet des prix. Il constatera aussi que le département n'achète pas de bacon non fumé.

Je dis donc que ces mécontentements proviennent de ce que le public est sous l'impression que certains soumissionnaires ont, peut-être à l'insu du département, des informations que les autres n'ont pas.

Une maison d'Halifax m'a écrit à ce propos et je suis allé au département pour me procurer une copie du marché. Le sous-ministre me l'a procuré et il a eu la complaisance de me fournir tous les renseignements qu'il possédait. J'ai adressé la copie du marché à cette maison et la réponse est que tout ce qu'ils ont à dire, c'est que Ball & Gibson avaient dû avoir des informations, et la chose en a tout l'air.

Dans le cas de Davis & Fraser, ils prétendent avoir été traités injustement, car ils ont été invités à soumissionner pour le bacon séparément, et on leur avait promis qu'ils auraient la fourniture, si leur prix pour le bacon seul était le plus bas. C'est du moins ce qu'ils m'ont expliqué, et leur protestation provient de ce qu'ils prétendent avoir été trompés.

Il faut que les choses se fassent ouvertement et au grand jour, si l'on veut que les maisons recommandables soumissionnent pour les fournitures du gouvernement. Si le département de la Milice, par le passé, n'a jamais demandé de soumissions séparées pour le bacon, le beurre, le fromage, le bœuf, ces articles pourraient fort bien être séparés des articles d'épicerie et des légumes, mais c'est une question que le ministre de la Milice et de la Défense devra décider lui-même.

Sir FREDERICK BORDEN: Mon honorable ami admettra que le soumissionnaire qui échoue est toujours disposé à se croire traité injustement et à se dire victime d'une conspiration. Si M. Davis est un des libéraux les plus en vue d'Halifax, il n'est pas à supposer que je serais disposé à organiser une conspiration pour l'empêcher d'obtenir une fourniture de mon département.

L'honorable député dit que Outhit n'est pas même épicier; non plus que Davis & Fraser. Dans les soumissions, il y a une liste d'articles comprenant du bacon, de l'épicerie, des légumes et des fruits. Outhit vend des légumes et des fruits; Davis & Fraser vendent du bacon; Outhit juge à propos de se conformer aux instructions, et bien qu'il ne fabrique pas de bacon, il soumissionne pour tous les articles mentionnés dans la liste. Davis & Fraser étaient libres d'en faire autant; ils n'ont pas jugé à propos de le faire et ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes.

M. CROSBY: Vous leur avez permis de soumissionner pour le bacon seulement.

Sir FREDERICK BORDEN: Après. L'honorable député dit encore que les prix de Boults et Gibson n'étaient pas plus bas que ceux de Davis et Fraser, à moins de combiner en un seul les prix de deux sortes de bacon, celui que l'on consomme et celui que l'on ne consomme pas, et de prendre la moyenne. Cette prétention est absurde; pour déterminer le prix moyen...

M. CROSBY: Je parlais de la dernière soumission au sujet de laquelle on s'est plaint de ce que les deux pris avaient été réunis.

Sir FREDERICK BORDEN: Comment déterminer une moyenne sans tenir compte des quantités de chaque qualité de bacon? Si le département n'achète pas de bacon non fumé, il n'y aura ni prix ni quantité de cette qualité de bacon.

M. CROSBY: Vous mettez cet article sur la liste, dans la soumission.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, mais l'honorable député dit qu'on a déterminé une moyenne en additionnant les deux prix, et je lui expliqué que cela est impossible.

M. LANCASTER: Pour quelle quantité de chaque qualité avez-vous demandé des soumissions?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne sais pas, mais je veux démontrer à mon honorable ami que ses prémisses sont fausses. Les prix de Boults pour le bacon à déjeuner étaient de 13 cents $\frac{1}{2}$ la livre, et le plus bas soumissionnaire suivant demandait 14 cents $\frac{3}{8}$; dans cet article, qui est celui que l'on consomme en plus grande quantité, Boults était le plus bas, quels que fussent ses prix pour les autres articles.

M. CROSBY: Boults et Gibson ont obtenu la fourniture, en prenant la moyenne des prix du bacon, de l'épicerie et de tout, et parmi se trouve le bacon non fumé.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, mais malgré cela, malgré qu'on ait permis à Davis et Fraser de soumissionner pour le bacon seulement, sur leur propre terrain ils ont été battus, parce que pour le bacon leur soumission était plus élevée que celle de Boults. Voilà les faits.

M. LANCASTER: Les soumissionnaires ont-ils fait ces prix sans savoir quelles quantités ils seraient appelés à fournir?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. LANCASTER: Ils savent qu'on peut leur demander n'importe quelle quantité à ce prix?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. CROSBY: Ils se plaignent de ce que M. Outhit fournissait du bacon roulé à la place du bacon à déjeuner; j'ignore si cette

plainte est fondée, mais ils prétendent pourvoir en faire la preuve.

Sir FREDERICK BORDEN: Je sais que c'est l'accusation, mais je ne la crois pas fondée.

M. R. L. BORDEN: Le ministre peut-il expliquer brièvement le système adopté dans la Nouvelle-Ecosse pour enseigner l'exercice militaire dans les écoles?

Sir FREDERICK BORDEN: Un arrangement a été conclu par lequel le département de la Milice s'engage à fournir des instructeurs à tous les collèges et écoles de la Nouvelle-Ecosse dont les professeurs sont préparés à ce travail, pourvu que le département de l'instruction publique de la province exige de tous ceux qui demanderont un permis d'enseignement qu'ils soient en état d'enseigner l'exercice physique et militaire. Dans le cas des institutrices, naturellement, on n'exigera que l'exercice physique, mais dans le cas des instituteurs on exigera l'exercice militaire et le tir, dans les classes supérieures.

Le ministre de l'éducation de la province va obliger ceux qui solliciteront le droit d'enseigner à obtenir des diplômes comme lorsqu'il s'agit de l'enseignement de la lecture, de l'écriture et de l'arithmétique.

M. R. L. BORDEN: Ce sera sous forme de contrat obligatoire?

Sir FREDERICK BORDEN: Il en est ainsi maintenant; et, c'est avec plaisir que je ferai tenir au chef de l'opposition tous les documents relatifs à cette question.

M. R. L. BORDEN: J'aimerais beaucoup à les voir; tout cela est fort intéressant.

Sir FREDERICK BORDEN: J'ai tout lieu de croire et d'espérer que toutes les provinces adopteront ce système.

M. CROSBY: Est-ce que ce travail se continue encore cette année comme les années précédente, à l'île McNab?

Sir FREDERICK BORDEN: Je pense que c'est virtuellement la même chose.

Service maritime et fluvial—Entretien et réparation des steamers et des brise-glace du gouvernement, \$476,250.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Voici les navires dont il s'agit: le "Montcalm," l'"Aberdeen," le "Lady-Laurier," le "Lansdowne," le "Champlain," le "Druid," le "Minto," le "Stanley" et le "Quadra".

M. R. L. BORDEN: Ces brise-glace sont-ils employés à quelque usage pendant les mois d'été? J'aimerais à être un peu renseigné sur les résultats réels du service de ces vaisseaux. Considère-t-on généralement que ce système soit un succès au point de vue pratique, en avançant l'ou-

verture de la navigation et en en retardant la clôture?

L'hon. M. BRODEUR : Ces vaisseaux sont en service, non seulement pendant l'hiver, mais aussi pendant l'été. En ce moment, le "Montcalm" est en réparation, mais ordinairement, au printemps, il se rend dans le détroit de Cabot à la rencontre des vaisseaux arrivants. On l'emploie aussi en été pour approvisionner les différents phares, principalement dans le détroit de Belle-Isle. En ce qui regarde les résultats du travail de ces brise-glace, je puis dire que le "Montcalm" a donné d'excellents résultats cette année. Il commença en janvier au cap Rouge, près de Québec, où un barrage de glace, de 20 à 25 pieds d'épaisseur, s'était formé dans la partie étroite du fleuve, et il réussit à le rompre. ce qui eut pour résultat d'empêcher l'inondation qui se produisait précédemment vers le haut du Saint-Laurent, et d'ouvrir la navigation environ quinze jours plus tôt que de coutume.

M. REID (Grenville) : Je vois que l'on a fait au "Stanley" des réparations considérables, qui ont coûté une somme totale de \$93,103.78.

L'hon. M. BRODEUR : L'année dernière, on a envoyé le "Stanley" à Glasgow pour y faire mettre de nouvelles chaudières et de nouvelles machines par les constructeurs de ce vaisseau. Il y a près de vingt ans que ce vaisseau a été construit, et ces réparations étaient nécessaires.

M. BLAIN : Il me semble que ce travail aurait pu se faire au Canada.

L'hon. M. BRODEUR : On me dit que le vaisseau n'aurait pu passer dans les canaux, et que ce travail ne pourrait se faire à Collingwood.

M. REID : Quel système suit-on pour l'achat des approvisionnements de tous ces vaisseaux?

L'hon. M. BRODEUR : Nous avons passé un contrat avec les capitaines et quelquefois avec les cuisiniers, qui s'engagent à nourrir l'équipage à raison de 60 centins par jour pour les officiers et de 50 centins par jour pour les matelots.

M. REID (Grenville) : Il me semble que ce système expose l'équipage à n'être pas des mieux nourris.

L'hon. M. BRODEUR : Depuis plusieurs années, ce système est en usage sur nos dragues et sur la flotte du Saint-Laurent, et les résultats en sont satisfaisants. Nous n'avons reçu que très peu de plaintes. Nous avons dressé un menu pour chaque jour de la semaine; ceux qui obtiennent les contrats sont tenus de s'y conformer et l'équipage sait exactement ce qu'il peut attendre. Je partage cependant jusqu'à un certain point l'opinion d'un grand nombre de mes hono-

M. R. L. BORDEN.

rables amis qui critiquent ce système d'accorder ces contrats aux capitaines; d'autant plus qu'en discutant cette question avec les fonctionnaires du ministère, j'en suis venu à la conclusion qu'il vaudrait mieux traiter avec les cuisiniers, afin que si les membres de l'équipage trouvent que leur ordinaire est suffisant, ils puissent se plaindre au capitaine qui en serait juge.

M. J. D. REID : Depuis quand ce système est-il en opération?

L'hon. M. BRODEUR : Depuis l'hiver où nous mîmes le "Stanley" et le "Minto" en service sur la ligne du détroit de Northumberland.

M. CROSBY : Le ministère a-t-il essayé de faire réparer le "Stanley" en ce pays?

L'hon. M. BRODEUR : On m'assure que les machines et les chaudières ne sauraient être faites en Amérique. Je sais qu'on ne pourrait les faire à Halifax.

M. CROSBY : Je déclare à l'honorable ministre que l'on peut exécuter à Halifax tous les travaux qui se peuvent faire dans n'importe quelle partie du monde. Si l'honorable ministre examine ses comptes, il y verra que l'on a payé des sommes d'argent considérables aux ateliers à vapeur d'Halifax. Les steamers de la ligne Black et les charbonniers du Dominion font faire toutes leurs réparations à Halifax; et je suis surpris que le ministre qui connaît très bien Halifax puisse parler ainsi. Nous avons à Halifax une des meilleures cales de radoub qu'il y ait au monde, pourvue du meilleur outillage possible pour la construction et la réparation des vaisseaux. Notre forge de New-Glasgow peut manufacturer n'importe quel arbre de couche. Il est impossible à cette heure avancée de discuter cette question; mais c'est tout simplement une insulte au bon sens que d'envoyer un navire en Ecosse pour l'y faire réparer quand nous avons à Halifax le personnel et les facilités nécessaires pour exécuter le travail.

M. LENNOX : Le ministre sait-il à combien se montent les frais pour envoyer ce navire en Ecosse et l'en ramener? Car, je vois par certains comptes, qu'après avoir acheté un navire, les frais sont considérables pour l'amener au Canada.

L'hon. M. BRODEUR : Il en coûterait, si je ne me trompe, environ \$7,000.

M. LENNOX : Pour les deux traversées ou pour une seule?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, aller et retour.

M. J. D. REID : \$7,000 pour chaque traversée?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, si je suis bien informé.

M. LENNOX: Ce soir un grand nombre de députés qui désirent discuter les crédits du ministre se trouvent absents. Je ne sais de quel item ils entendent s'occuper, mais je suppose qu'il doit y avoir un moyen d'en reprendre la discussion plus tard.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, nous pourrions laisser un item en suspens.

M. LENNOX: Avec l'entente qu'il sera loisible de discuter n'importe quel item lorsque celui-là sera soumis au comité?

M. CROSBY: Oui, il faut que nous réservions un item. Autrement nous ne saurions permettre que l'on continue. Ce n'est que par égard pour le ministre que nous remettons la discussions à plus tard.

M. J. D. REID: A la page O—20 du rapport de l'auditeur général, sous le titre de "Stemers du Dominion, 'Lansdowne,'" je vois:

Le "Lord-Kitchener" et propriétaires, Saint-Jean; nolisation de navire à vapeur du 30 avril 1907 au 2 septembre 1907, et du 9 septembre au 9 octobre 1907, à \$125 par jour, \$19,625.

Quee faisait ce navire? La somme totale payée comprend-elle le salaire et l'entretien de l'équipage? Ou bien ce salaire et cet entretien ont-ils été payé en sus des \$1.25 par jour?

L'hon. M. BRODEUR: Ce navire a été nolisé pour aider au service des bouées dans la baie de Fundy. Dans la somme de \$125 par jour sont compris le salaire de l'équipage, le combustible et toutes les dépenses.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi n'a-t-on pas employé l'un des navires du gouvernement pour faire ce service?

L'hon. M. BRODEUR: Parce que nous n'avons pas assez de navires pour cela. Depuis que nous avons entrepris d'aider la navigation dans ces parages, aussi bien que sur la côte de l'Atlantique, nous sommes obligés d'employer un plus grand nombre de bateaux. Par exemple, à Halifax nous avons deux navires: le "Lady-Laurier" et l'"Aberdeen"; et, à la baie de Fundy nous n'avons que le "Lansdowne", un vieux navire qui n'est pas suffisant pour le service requis.

M. R. L. BORDEN: Quel est l'effectif réel de notre marine? Combien de navires avons-nous?

L'hon. M. BRODEUR: Je pense que nous en avons cinquante-trois.

M. J. D. REID: L'"Arctic" et le "Maisonneuve" compris?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. BARNARD: Et tous les bateaux nolisés?

L'hon. M. BRODEUR: Non, les navires qui nous appartiennent sont au nombre de cinquante-trois.

Crédit supplémentaire requis pour la construction d'un brise-glace pour le détroit de Northumberland, \$150,000.

M. J. D. REID: Qui a ce contrat?

L'hon. M. BRODEUR: Vickers, Fils et Maxim.

M. J. D. REID: A combien reviendra-t-il?

L'hon. M. BRODEUR: A \$500,000.

M. J. D. REID: Livré de ce côté-ci de l'Atlantique?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. J. D. REID: Quand sera-t-il livré?

L'hon. M. BRODEUR: En août ou en septembre.

M. J. D. REID: Quel nom lui donnerez-vous?

L'hon. M. BRODEUR: "Earl-Grey".

M. CROSBY: Le ministre a-t-il essayé de faire construire ce navire à Halifax.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons annoncé dans les journaux et personne d'Halifax n'a soumissionné.

M. CROSBY: Comment ces soumissions ont-elles été demandées? Par circulaire ou par annonces dans les journaux?

L'hon. M. BRODEUR: Par annonce dans la presse publique.

M. CROSBY: J'en suis surpris. Je connais une maison qui était prête à soumissionner, et, si je ne me trompe, elle s'est mise en communication avec le ministère dans ce but. Néanmoins, j'accepte pour le moment la parole du ministre et je m'informerai.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami (M. Crosby) trouva l'annonce dans plusieurs journaux canadiens. Nous avons reçu quatre soumissions.

M. CROSBY: A-t-elle paru dans les journaux d'Halifax?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne connais pas les détails, mais elle doit avoir paru.

M. CROSBY: Vers quelle époque était-ce?

L'hon. M. BRODEUR: Je crois que c'était au commencement de 1908.

M. J. D. REID: Le ministre nous dira-t-il les noms des journaux et ceux des soumissionnaires?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. J. D. REID: Avez-vous mentionné la longueur et la largeur de ce steamer.

L'hon. M. BRODEUR: J'aurai ces renseignements dans quelques minutes. Sa lon-

gueur était de 279 pieds; sa largeur, de 46 pieds; son tirant, de 18 pieds et sa force indiquée de 6,000 chevaux-vapeur.

M. J. D. REID: Le ministre peut-il me dire quel était le cahier des charges lorsque des soumissions ont été demandées pour la première fois. Il me semble que la longueur était de 275 pieds et la largeur de 45 pieds, ou à peu près.

L'hon. M. BRODEUR: Je sais à quoi mon honorable ami fait allusion. Quelqu'un m'a dit que le cahier des charges avait été altéré. C'est une fausseté. Comme il importait beaucoup d'avoir un navire de première qualité, la question fut soumise aux autorités anglaises qui corrigèrent les plans. On se demandait quelle largeur devrait avoir le navire; mais, renseignements pris aux meilleures sources, on décida de lui donner la largeur mentionnée—46 pieds. Je me souviens qu'on a dit qu'il y avait eu un changement, mais il n'y en a jamais eu.

M. J. D. REID: On m'a dit à cette époque-là que le ministre avait invité des maisons canadiennes à soumissionner, et le ministre vient de lire une liste de maisons canadiennes. Il désirait leur adjuger cette entreprise; il le désirait tant qu'il a pris soin de leur fournir l'occasion de soumissionner. Le steamer devait avoir 278 pieds de longueur et 45 pieds de largeur. Lorsqu'il dit que les soumissionnaires pouvaient le construire, on modifia le cahier des charges et on exigea un navire plus long d'un pied et plus large d'autant, de sorte que les Forges Polson ni les chantiers maritimes de Collingwood ne pouvaient pas faire descendre par les canaux un navire ayant ces dimensions. Tout espoir était perdu pour les maisons canadiennes et l'entreprise fut adjugée sans bruit à une maison anglaise. Voilà l'histoire qu'on m'a racontée et j'y ajoute foi. J'ai visité les chantiers de Collingwood et je suis convaincu que la compagnie des bassins de radoub de Collingwood peut construire un aussi bon navire qu'il s'en construit dans tout l'univers. J'ai vu là-bas un steamer dont le lancement a eu lieu ce printemps. Son nom est "Harmonic". A mon avis, dans sa classe, c'est l'un des plus beaux steamers du monde. Les constructeurs prétendent qu'il peut rivaliser avec n'importe quel paquebot de la ligne White-Star. Je suis persuadé que le ministre n'irait pas dire au gérant de la compagnie des bassins de radoub, ou même de la compagnie Polson qui est aussi en état de construire, que ces maisons ne pouvaient pas construire un navire propre à la navigation dans les eaux de l'Atlantique entre l'île du Prince-Edouard et Halifax.

L'hon. M. BRODEUR: L'histoire qu'on a racontée à l'honorable député est une fable; le cahier des charges n'a pas subi de modification.

M. L. P. BRODEUR.

Récompenses pour sauvetage, y compris stations de sauvetage, \$39,600.

M. J. D. REID: Y a-t-il des stations de sauvetage sur le lac Ontario, à l'est de Toronto?

L'hon. M. BRODEUR: Il y a des stations à Collingwood, à Goderich, à Kincardine, à Longue-Pointe, à Poplar, à Port-Hope à Port-Colborne, à Port-Rowan, à Port-Stanley, à Toronto, à Wellesley et à Wellington.

M. BARNARD: Dans quel état est le canot de sauvetage qui s'est brisé sur la côte occidentale de l'île de Vancouver? L'a-t-on réparé ou qu'en a-t-on fait?

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons mis une embarcation temporaire à cet endroit et nous demandons des soumissions pour un nouveau canot de sauvetage. Le naufrage a eu lieu il y a deux mois environ.

M. BARNARD: Combien faut-il de temps pour obtenir des soumissions?

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons besoin d'une embarcation d'un modèle spécial, et il faut quelque temps pour recevoir des soumissions.

M. BARNARD: Le ministre sait-il quelles avaries a subies le canot?

L'hon. M. BRODEUR: La coque s'est brisée, mais les chaudières sont restées en assez bon état, et nous sommes en communication avec les fabricants pour savoir si nous ne pourrions pas en faire usage de nouveau.

M. BARNARD: Dans l'intervalle, toute la côte, qui est dangereuse, est presque sans protection. Il faut qu'on se hâte.

L'hon. M. BRODEUR: Nous nous hâtons le plus possible. Nous avons maintenant à cet endroit un véritable bateau insubmersible qui répondra aux besoins en cas d'accident. C'est un bateau insubmersible ordinaire muni d'un moteur à pétrole.

M. BARNARD: La côte a de 50 à 70 milles de largeur et elle est sans protection depuis le mois de février.

L'hon. M. BRODEUR: Il y a actuellement un canot de sauvetage là-bas; de plus, nous avons construit le "Trail", afin qu'on puisse nous avertir en cas d'accident et sauver la vie à ceux qui seraient exposés à périr dans un naufrage.

M. BARNARD: Quant au "Trail", c'est une autre affaire. Les travaux ont été interrompus et aucun crédit destiné à la poursuite de l'entreprise ne figurait dans le budget ordinaire.

Ce n'est qu'après qu'on eut fait des instances auprès de lui, que le Gouvernement a inscrit dans le budget supplémentaire, une somme pour l'achèvement du

“Trail”. Quant au canot de sauvetage, le crédit est destiné à l'acquisition d'une embarcation montée par des rameurs pour protéger une côte inhospitalière de 50 à 60 milles de longueur. Le département aurait dû s'occuper de l'affaire, faire réparer immédiatement l'ancienne embarcation et s'en procurer une autre. Le ministre peut-il nous apprendre dans quelles circonstances le canot s'est perdu?

L'hon. M. BRODEUR: On m'a appris que l'embarcation avait été laissée dans un endroit dangereux, que l'équipage était à terre et qu'il n'y avait personne à bord. Ceux qui devaient prendre soin de l'embarcation étaient absents et ils ont été congédiés.

M. J. D. REID: Puisque l'embarcation était perdue, à quoi vous auraient-ils servi?

L'hon. M. BRODEUR: Nous aurions eu besoin d'un équipage pour une nouvelle embarcation.

M. BARNARD: Avez-vous un équipage à bord du bateau insubmersible?

L'hon. M. BRODEUR: Certainement.

M. J. D. REID: Tout l'équipage est parti, a déserté l'embarcation et l'a laissée se perdre?

L'hon. M. BRODEUR: Malheureusement, c'est ce qui est arrivé.

M. J. D. REID: Nous devrions connaître les noms de ceux qui avaient proposé ces matelots comme des gens capables de prendre soin de cette embarcation.

L'hon. M. BRODEUR: J'ignore si nous connaissons les noms, j'imagine que ce sont des habitants de l'endroit.

M. J. D. REID: L'an dernier, le ministre a admis qu'il y avait à différents endroits un comité qui proposait ceux qui devraient remplir des emplois dans son département—le comité libéral dans différentes localités.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai jamais dit cela.

M. J. D. REID: Je désire savoir si c'est le comité libéral de Victoria ou de Vancouver qui a recommandé ces gens-là?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

M. J. D. REID: Alors, le ministre doit admettre que c'est le représentant de la circonscription.

L'hon. M. BRODEUR: En pareil cas, si le représentant de la circonscription est un partisan du ministère, nous prenons généralement son avis.

M. J. D. REID: Quel est le représentant de cette circonscription?

L'hon. M. BRODEUR: Je crois que cet endroit se trouve dans Comox-Atlin, circonscription dont M. Sloan était le représentant.

M. J. D. REID: Ainsi, il est acquis que M. Sloan, l'ancien député, a recommandé de donner à ces gens-là de l'emploi à bord.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne dis pas qu'il les a recommandés; mais c'est ainsi que les choses se passent ordinairement.

M. J. D. REID: Ou le ministre n'avait pas confiance en M. Sloan et il a refusé de l'écouter, ou il a choisi ces gens-là sur les conseils d'une autre personne, pour d'autres motifs. Je voudrais savoir si le ministre a ainsi traité M. Sloan, ou s'il suit toujours les conseils qu'on lui donne.

L'hon. M. BRODEUR: Parfois, dans des endroits éloignés, nos fonctionnaires choisissent les employés. Ce n'est plus une question de clientèle politique, mais purement une question de trouver les hommes qu'il faut pour faire le travail.

M. BARNARD: Dit-on aux fonctionnaires d'engager ceux que recommandent les comités libéraux?

L'hon. M. BRODEUR: Je l'ignore.

M. BARNARD: Le ministre doit savoir quelles instructions ont reçues les fonctionnaires de son département.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne sais pas ce qui peut se passer entre le député et les habitants de l'endroit.

M. BARNARD: Je suppose que les représentants des différentes circonscriptions ne donnent pas d'ordres aux employés du département, que c'est le ministre qui leur donne des ordres.

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. BARNARD: Est-ce que le ministre a donné ordre aux agents du ministère d'obtenir des sociétés locales une recommandation avant de faire ces nominations?

L'hon. M. BRODEUR: Non, jamais.

M. BARNARD: Nous devons donc penser que ces agents n'ont droit de nommer personne, indépendamment de toute recommandation.

L'hon. M. BRODEUR: Non; quand il se produit une vacance, ils en avertissent l'administration, et nous leur disons qui ils peuvent employer. Parfois, nous leur dirons d'employer ceux qu'ils peuvent trouver. D'autres fois, ils nous proposent eux-mêmes certaines personnes.

M. BARNARD: Combien y a-t-il de bateaux de sauvetage sur la côte occidentale de l'île de Vancouver?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a des bateaux de sauvetage à Victoria, Clo-Ose, Bamfield, Utrecht, Clayoquot et quelques autres endroits.

M. BARNARD : Le ministre est-il bien sûr de ce qu'il dit là?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, ce sont des postes de sauvetage.

M. BARNARD : Combien y a-t-il d'hommes employés à ces postes?

L'hon. M. BRODEUR : Il y a un patron pour chaque poste et c'est lui qui engage les hommes de son équipage.

M. BARNARD : Ces hommes sont payés par le ministère?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, pour l'exercice.

M. BARNARD : Combien y a-t-il d'hommes sur la liste de paye pour ce travail?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas ce renseignement-là ici.

M. BARNARD : Il a son utilité dans l'étude de ce crédit.

L'hon. M. BRODEUR : Le patron à Bamfield reçoit \$75 par mois, \$50 pour le mécanicien et \$45 pour deux hommes. A Clayoquot, \$75 par mois, et 50 cents par heure aux aides. Et ainsi de suite pour les autres postes.

M. BARNARD : Il y a des bateaux à ces postes-là.

L'hon. M. BRODEUR : Assurément.

M. BARNARD : A Victoria, ainsi qu'à Esquimalt?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, le bateau est au service de l'association de sauvetage de Victoria.

M. BARNARD : Y en a-t-il un à Esquimalt?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas le renseignement ici pour Esquimalt. On me dit qu'il existe des arrangements avec les pêcheurs.

M. BARNARD : En ce cas, ce n'est pas le Gouvernement qui maintient là ces bateaux de sauvetage.

L'hon. M. BRODEUR : Pas dans les endroits où de tels arrangements existent.

M. BARNARD : A quels endroits le ministre a-t-il des bateaux de sauvetage?

L'hon. M. BRODEUR : A Bamfield, Victoria, Clayoquot, Clo-Ose et Utrecht.

Pour enquêtes sur les naufrages, \$9,000.

M. J. D. REID : Qui est-ce qui pour le moment fait les fonctions de commissaire des naufrages?

M. G. H. BARNARD.

L'hon. M. BRODEUR : Il n'y a pas, à proprement parler, de commissaire des naufrages. Pour le moment, les enquêtes se font par M. l'amiral Kingsmill et par M. le capitaine Demers. Nous n'avons pas pu trouver un homme qui eût les qualités requises pour cette charge.

M. CROSBY : Vous en trouverez tant qu'il vous en faudra à la Nouvelle-Ecosse.

M. J. D. REID : Qu'est-ce que font ces deux messieurs?

L'hon. M. BRODEUR : M. l'amiral Kingsmill est en charge du service de protection des pêcheries, et M. le capitaine Demers est examinateur en chef des maîtres et seconds.

Suppressions des obstacles dans les rivières navigables, \$20,000.

M. CROSBY : Est-ce que ce ne sont pas les propriétaires qui se chargent de cela?

L'hon. M. BRODEUR : La loi leur en fait une obligation; mais, dans certains cas, nous avons dû prendre des mesures pour faire nous-mêmes disparaître ces obstacles. Il nous est arrivé de prendre des poursuites contre les propriétaires de bateaux naufragés pour recouvrer nos frais, lorsque les propriétaires nous étaient connus. Dans d'autres cas, il ne nous reste pas assez pour faire face à la dépense, et c'est pourquoi nous demandons ce crédit.

Observations des marées, y compris montant requis pour tenir en service durant un autre mois le steamer "Gulnare", afin de terminer l'étude des courants dans le détroit de Northumberland, et compléter ce qui reste à faire pour le mouillage en haute mer, \$42,500.

Un DEPUTE: Adopté.

M. R. L. BORDEN : Il faut qu'il y ait un peu d'ordre ici, ou autrement nous ne laisserons plus passer un seul crédit ce soir. Cette manière d'agir ne doit pas se continuer plus longtemps. Monsieur le président, j'appelle votre attention...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Il faut que je lise l'article, que je n'ai pas encore pu lire en entier.

M. R. L. BORDEN : Vous devriez maintenir l'ordre au lieu de lire l'article.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : L'honorable député critique la manière du président de conduire la besogne du comité, et je le regrette.

M. J. D. REID : Et elle mérite d'être critiquée.

M. R. L. BORDEN : Maintenant que vous avez lu l'article, je dirai au ministre des Finances que nous voulons bien hâter la besogne, mais pour cela, nous devons avoir l'ordre.

L'hon. M. FIELDING: Je le sais d'autant plus que je garde moi-même le silence le plus complet.

Pour continuer le service de la subvention aux compagnies de sauvetage dans la province de Québec, la province de la Colombie-Anglaise et les Provinces maritimes, \$30,000.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons signé des traités avec des compagnies pour l'entretien d'un service de sauvetage. Nous leur payons chacune une subvention de \$10,000.

M. R. L. BORDEN: Font-elles beaucoup de concurrence aux particuliers?

L'hon. M. BRODEUR: Ces installations de sauvetage sont spécialement destinées au service des secours en cas d'accidents maritimes, et, naturellement, elles doivent venir en concurrence avec des particuliers engagés dans la même besogne. On a demandé pendant bien des années d'établir ces installations. Notre traité sur les côtes de l'Atlantique a été signé avec la Dominion Coal Company qui met à notre disposition plusieurs bateaux permanemment sous vapeur et prêts à porter secours à tout moment.

M. CROSBY: Quels bateaux la compagnie a-t-elle à cet endroit?

L'hon. M. BRODEUR: Le "Douglas Thomas".

M. CROSBY: Quels appareils de sauvetage possède-t-il?

L'hon. M. BRODEUR: Il est muni de pompes et doit toujours être prêt à porter secours.

M. CROSBY: La vérité est que le "Douglas Thomas" est un remorqueur à l'emploi permanent de la Dominion Coal Company. Il ne perd jamais une heure, et n'aurait pas le temps de se porter au secours d'un bateau en détresse. Il navigue à Halifax ou Montréal et peut n'être pas disponible au besoin.

L'hon. M. BRODEUR: La compagnie est obligée de nous tenir un bateau sous vapeur en tout temps, et disponible en cas de naufrage. Je suis surpris d'apprendre que ce bateau vient à Montréal, à moins que la compagnie en ait un autre à Sydney. Je prendrai des informations sur ce point.

M. R. L. BORDEN: Le traité est-il signé avec ces compagnies?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. R. L. BORDEN: Le ministre ferait bien, je crois, de voir à l'exécution fidèle des traités dans les trois cas.

M. J. D. REID: Quand le traité a-t-il été signé avec la compagnie des Provinces maritimes?

L'hon. M. BRODEUR: Un ou deux ans passés.

M. J. D. REID: Je fais cette demande, car c'est sur certaines instances que le ministre a établi ce service à cet endroit, et pendant deux ou trois ans, le capitaine Leslie, de Kingston, connu comme un des meilleurs sauveteurs au Canada, a insisté auprès du ministre pour lui accorder cette subvention. Il possède une barge à vapeur, un remorqueur, un ponton, et un appareil de sauvetage complet. Je ne comprends pas pourquoi le département n'a pas songé à lui en faisant ses marchés. J'aimerais savoir pourquoi le traité a été conclu avec la Dominion Coal Company plutôt qu'avec lui.

L'hon. M. BRODEUR: Je me rappelle qu'il a soumissionné pour avoir cette entreprise, mais nous avons pensé que la Dominion Coal Company était mieux outillée, vu qu'elle avait plusieurs bateaux sur les lieux.

M. CROSBY: Le "Douglas Thomas" remplit sans doute les conditions du contrat, en ce qui concerne la condition d'être toujours sous vapeur, mais où le trouver serait difficile à dire, car il voyage sans cesse. Il voyage surtout sur le Saint-Laurent, et il lui faudrait peut-être plusieurs jours avant d'arriver à un naufrage sur la côte de l'Atlantique.

M. MACKENZIE: Je demanderai à l'honorable député s'il connaît aucune barge de la Dominion Coal Company qui vient à Montréal? J'oserais dire que le "Douglas Thomas" ne remonte jamais le Saint-Laurent.

M. CROSBY: Cela ne l'empêche pas de remorquer des barges sur le Saint-Laurent, et comme il fait toujours du remorquage, il ne peut jamais être prêt à porter secours à un naufrage.

M. R. L. BORDEN: Le ministre pourra peut-être, la prochaine fois qu'il discutera son budget, nous donner, sinon le texte de ces contrats, du moins la partie saillante, qui décrit les services attendus des signataires.

L'hon. M. BRODEUR: Je lui procurerai ces informations demain.

Pour pouvoir à l'entretien des vaisseaux employés à faire la patrouille dans les eaux du nord du Canada, et aussi pour établir et maintenir des postes de police et de douane sur la terre ferme ou sur les îles, \$59,000.

M. R. L. BORDEN: Quels sont les vaisseaux qui font ce service?

L'hon. M. BRODEUR: L' "Arctic".

M. J. D. REID: Le ministre a-t-il reçu récemment des nouvelles du capitaine Bernier?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

M. J. D. REID: Quand attendez-vous son retour?

L'hon. M. BRODEUR: Dans un an.

M. LENNOX: Quel service fait-il?

L'hon. M. BRODEUR: Ses ordres étaient de partir du Groënland et de suivre la rive sur une certaine distance, puis de traverser le bras Lancaster Sound, explorer les îles, percevoir les droits de douanes où les permis des pêcheurs à la baleine dans ces eaux.

M. LENNOX: Quel est le montant de ses perceptions d'après son dernier rapport?

L'hon. M. BRODEUR: Je crois qu'il a perçu \$500.

M. J. D. REID: A quoi sera dépensé ce crédit?

L'hon. M. BRODEUR: A payer l'approvisionnement de l'"Arctic" et les dépenses du voyage.

M. J. D. REID: Lorsque l'"Arctic" est parti le ministre a déclaré qu'il avait des provisions pour trois ans. Il est revenu cependant après une absence d'une année; conséquemment il doit avoir encore pour deux ans des provisions à bord. L'année dernière, on a voté une somme suffisante pour les provisions d'une année.

M. R. L. BORDEN: Je crois que l'honorable député se trompe. En certaines choses l'"Arctic" était approvisionné pour vingt ans, et d'un article en particulier il en avait assez pour cent soixante-dix ou cent quatre-vingts ans.

M. LANCASTER: Cette somme est-elle toute pour l'"Arctic"?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, mais on m'apprend qu'on a envoyé du charbon aussi à la baie d'Hudson cette année.

M. J. D. REID: Je ne comprends pas. L'"Arctic" était approvisionné de charbon et de tout ce qu'il lui fallait quand il est parti; et voici que le ministre nous demande environ \$60,000 pour l'approvisionnement.

L'hon. M. BRODEUR: Je vois qu'il y a ici une augmentation de \$9,000, qui semblerait être une augmentation de l'exercice courant. Cette somme a été dépensée l'année dernière, et il a fallu la voter dans le budget. Elle a servi à payer les provisions achetées avant le départ du bateau.

M. J. D. REID: Le ministre ne comprend pas ce que je veux dire. L'"Arctic" devait avoir des provisions à bord pour trois ans, car c'est ce que le ministre nous a dit quand il a expliqué le crédit. Il nous a dit que le bateau partait pour un voyage de trois années, et lorsqu'il est revenu un an après, le ministre nous a dit qu'il avait encore pour deux ans de provisions à bord.

M. J. D. REID.

L'hon. M. BRODEUR: Il y a trois ans maintenant qu'il est parti.

M. J. D. REID: Mais lorsque le navire est parti, tout ce qui était à bord avait été payé, et aujourd'hui le ministre nous demande \$50,000 pour l'entretien du bateau. Je ne puis pas comprendre où cet argent ira, car l'"Arctic" a toutes ses provisions à bord.

L'hon. M. BRODEUR: Il nous faut payer l'équipage. L'honorable député dit que l'année dernière l'"Arctic" avait trois ans de provisions à bord, et qu'il devrait en avoir encore. Mais il doit comprendre qu'il a été trois ans absent. Il est allé d'abord à la baie d'Hudson, où il a passé un an; il est allé ensuite dans les îles du nord et dans le Lancaster sound, où il a passé une autre année. Il aura été absent quatre ans, quand il reviendra. Nous avons à payer l'équipage et aussi les provisions achetées l'année dernière, ainsi que je l'ai expliqué.

M. J. D. REID: Très bien. Nous aurons toutes les explications du capitaine Bernier, l'année prochaine, quand il reviendra.

Pour pourvoir à l'organisation d'une milice navale et payer les dépenses du croiseur "Canada" comme bateau-école.

M. CROSBY: Comment sera dépensé exactement cet argent, et en quoi consiste cette école?

L'hon. M. BRODEUR: Je dois dire que jusqu'à présent elle est un peu rudimentaire. Nous avons sur le "Canada" environ 50 ou 60 jeunes gens qui font les exercices du canon et de marine. Pendant l'hiver, ces élèves font leurs exercices dans la cour à Halifax. Le "Canada" fait le service de protection des pêcheries.

M. CROSBY: Quelle est la nature de l'engagement de ces jeunes gens?

L'hon. M. BRODEUR: La plupart de ces jeunes gens sont des matelots ordinaires. Nous avons cependant deux ou trois cadets sur le bateau.

M. CROSBY: Ce n'est pas ce que je demande. Comment se fait l'engagement de ces hommes?

L'hon. M. BRODEUR: Sur la recommandation du ministre.

M. CROSBY: Si un père de famille veut placer son fils sur le bateau, doit-il en faire la demande au ministre?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, et le ministre se fera un plaisir de mettre à l'étude cette demande. Quand nous aurons notre flotte, ce qui ne saurait tarder, nous comptons que nombre de ces jeunes gens offriront leurs services. Jusqu'ici, nous n'avons reçu que trois demandes qui ont été accordées. Pour le moment, nous ne saurions en accepter davantage, vu l'espace limité.

Mais nous aurons probablement un navire-école, sur la côte du Pacifique et un autre peut-être sur l'Atlantique, et nous accueillerons volontiers les demandes des jeunes gens désirant entrer dans les cadres de notre marine.

M. BARNARD: Quelles mesures a-t-on prises pour obtenir un vaisseau-école sur la côte du Pacifique?

L'hon. M. BRODEUR: J'ai entamé des négociations avec l'amirauté britannique à cet égard.

M. BARNARD: Quel est le système du ministre à cet égard?

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons demandé un crédit pour un croiseur sur la côte du Pacifique, et je pourrai peut-être obtenir de l'amirauté un vaisseau convenable pour l'objectif visé.

M. BARNARD: Le ministre a-t-il ouvert des négociations pour obtenir un vaisseau de guerre?

L'hon. M. BRODEUR: Un croiseur qui servira de vaisseau-école, et sera utilisé pour le service de protection des pêcheries.

M. BARNARD: Si je puis poser la question sans indiscrétion, quelle probabilité existe-t-il que ces négociations aboutissent, dans un prochain avenir?

L'hon. M. BRODEUR: J'espère que je pourrai les mener à bonne fin, quand je ferai le voyage d'outre-mer.

M. BARNARD: Ces démarches dureront-elles aussi longtemps que les négociations pour l'adjudication du marché relativement à la construction du croiseur destiné à la protection des pêcheries? Voilà trois ans que cet item figure au budget, et jusqu'ici nous n'avons pas encore dépassé le point où le ministre peut nous dire qu'il espère que cette adjudication se fera à brève échéance.

L'hon. M. BRODEUR: Si ce retard est survenu, cela tient probablement à ce que je désirais adjuger cette entreprise à une maison canadienne. Nous avons demandé de temporiser, dans la conviction qu'ils seraient en mesure de baser leurs soumissions sur un devis quelque peu différent. Nous avons modifié les devis, afin de répondre à leurs désirs.

M. BARNARD: Cela n'explique guère ce retard de trois ans. Le ministre n'a sans doute pas fait preuve de trop de précipitation dans l'adjudication de cette entreprise. D'après les rapports de ses propres fonctionnaires, on a volé un million et demi de dollars valant de poisson, pendant que le ministre hésitait et se demandait à qui il allait adjuger les entreprises. Ses propres fonctionnaires déclarent, dans leurs rapports, que ces pêcheries sont peut-être les

plus précieuses du monde entier. Et cependant les voilà encore aujourd'hui sans protection.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons d'autres vaisseaux sur la côte du Pacifique. L'autre jour, nous avons saisi un navire américain.

M. BARNARD: Quant à cela, le ministre le sait, ses fonctionnaires déclarent, dans leur rapport, que les navires chargés depuis 1905 de la protection des pêcheries sont absolument insuffisants et qu'ils ont mainte et mainte fois déclaré que le navire utilisé là est impropre à ce service. Il arrive que par exception, on réussit à capturer un navire de contrebande. L'année dernière, nous avons perdu une prise valant \$70,000 et en 1907, une autre prise valant \$30,000 parce que le "Kestrel" est trop lent pour attraper les braconniers. En 1907, le ministre promit à M. Sloan, alors député de Comox-Atlin, de fournir un croiseur cette année-là. Les gens sont las d'attendre. Le ministre devrait nous donner l'assurance que ce croiseur sera construit, cette année.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne saurais dire si nous construirons un croiseur, ou si nous en achèterons un. Mais le Gouvernement a décidé d'installer un nouveau bâtiment dans les eaux du Pacifique, dans le but de protéger les pêcheries.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. LENNOX: Quel sera l'objet des délibérations de demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous aborderons l'étude des projets de loi et des résolutions qui figurent au feuillet de la Chambre, y compris le bill des assurances. Plus tard au cours de la journée, si l'heure le permet, nous étudierons d'abord en comité des subsides le budget de la Marine et des Pêcheries.

M. J. D. REID: Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire adopter le bill des assurances, cette session-ci?

L'hon. M. FIELDING: Les avis que j'ai reçus de nombre de sources différentes me portent à croire que c'est le vœu de la Chambre que ce bill soit délibéré et définitivement adopté. Si la Chambre est d'avis qu'il n'y a pas lieu de l'adopter, nous n'insisterons pas.

M. J. D. REID: La Chambre siégera-t-elle demain soir?

L'hon. M. FIELDING : Il n'est pas intervenu d'entente en sens contraire.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à deux heures moins cinq minutes, samedi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Samedi, 15 mai 1909.

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

LES EMPLOYÉS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à l'ordre du jour, puis-je demander au ministre des Chemins de fer s'il a reçu d'autres informations au sujet d'une question dont j'ai fait mention ces jours derniers, à savoir le rapport et les conclusions du tribunal nommé sous l'autorité de la loi de conciliation concernant le statut et la position de certains fonctionnaires du chemin de fer intercolonial?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Comme je l'ai dit plusieurs fois, la commission de conciliation a recommandé la destitution de 25 p. 100 des préposés aux marchandises. C'est un travail long et difficile de faire cette réorganisation et de dire, parmi plusieurs centaines d'hommes, qui doit rester en fonctions et qui doit être congédié. J'ai chargé les administrateurs de la ligne de faire au plus tôt cette réorganisation.

M. R. L. BORDEN : Certaines correspondance que j'ai reçue semble contredire la déclaration du ministre quant au nombre présumé des employés à congédier. L'on croit que la proportion a été beaucoup exagérée. Je ne suis pas assez au courant du rapport et de l'état de la ligne pour exprimer une opinion, mais j'ai cru qu'il convenait de porter la question à l'attention du ministre.

LES VACANCES À LA COUR SUPRÊME DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. O. S. CROCKET (York) (N.-B.) : Quand le Gouvernement fera-t-il les nominations pour combler les vacances à la cour suprême du Nouveau-Brunswick? Deux vacances existent, l'une causée par la retraite de M. le juge Gregory, et l'autre, par la mort de M. le juge Hannington. Le tribunal n'a donc que quatre juges en fonctions, dont l'un est le juge en chef et en même temps le juge de la cour d'équité, de sorte qu'il ne reste pratiquement que trois juges pour le travail *nisi prius* et de droit commun. Le barreau, qui m'a écrit plusieurs lettres, craint

M. J. D. REID.

de voir l'administration de la justice souffrir de tout délai dans ces nominations. Je ferai observer aussi qu'aucun juge n'habite actuellement à la capitale de la province, ni dans toute la partie nord du district de la province. Quand le Gouvernement fera ses nominations, j'espère qu'il verra à ce qu'au moins un juge habite à Fredericton.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) : Je sais que nous n'avons pas trop de juges dans aucune des provinces du Canada, et, par conséquent, s'il se produit une vacance, l'administration de la justice doit en souffrir plus ou moins—j'espère que c'est moins que plus. Mais, dans ce cas-ci, il n'y a pas eu de délais évitables. Deux vacances existent pour le moment à la cour suprême du Nouveau-Brunswick, l'une desquelles date de deux semaines seulement. On ne peut donc pas dire qu'on a retardé inutilement de faire la nomination. Je dirai simplement que la question est à l'étude, et comme je dois partir dans une ou deux semaines pour l'étranger et que mon voyage sera probablement prolongé, j'ai l'espoir que les recommandations voulues seront faites avant mon départ.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RÉSOLUTION TENDANT À MODIFIER LA LOI SUR L'ASSURANCE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de se former en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant :

La Chambre décide qu'il y a lieu, lorsqu'une assurance aura été effectuée sur une propriété située en Canada, dans une compagnie qui n'est pas munie de l'autorisation voulue, la personne effectuant telle assurance paiera au ministre des Finances, pour le compte du fonds du revenu consolidé, une somme égale à quinze pour cent du prix net de l'assurance ainsi effectuée, mais ne devant pas, en aucun cas, dépasser quinze cents pour chaque cent dollars d'assurance par année, ou une somme proportionnelle dans le cas d'une période ou plus longue, ou plus courte.

—Il est nécessaire avant de se mettre à l'étude du projet de loi concernant les assurances, que nous disposions de cette résolution qui se rapporte à un des articles les plus importants du projet. Je sais qu'à cette phase de la session, un bill de l'importance de celui-ci n'a de chance de passer qu'avec l'approbation générale de la Chambre. Je proposerais d'étudier la résolution en comité, personne n'étant engagé ainsi aux termes qu'elle comporte, et au fur et à mesure de la discussion, nous pourrions juger de la disposition de la Chambre en faveur du projet et décider

s'il est à propos de l'adopter à la présente session.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.

L'hon. M. FIELDING: C'est en réalité une des plus importantes dispositions du projet, celle qui probablement divisera le plus l'opinion, mais je crois que le comité finira par s'entendre après discussion. Quoique j'aie des opinions arrêtées sur ce point, je ne le considère pas comme essentiel au projet, et l'opinion du comité m'agrèra toujours suffisamment. Notre loi des assurances exige que les compagnies canadiennes aussi bien que les compagnies étrangères faisant affaire au Canada obtiennent une autorisation, et soient sujettes à l'application de la loi générale des assurances. Par exemple, nous leur exigeons un rapport de forme spéciale et à date déterminée. Si elles y manquent, elles sont passibles d'amende, et plusieurs fois ces amendes ont été recouvrées. Il n'est que raisonnable, croyons-nous, de continuer comme par le passé à imposer, dans l'intérêt public, ces restrictions—ces fardeaux, comme diraient les compagnies—mais disons ces restrictions et ces obligations sur les compagnies canadiennes et autres compagnies étrangères dûment établies au Canada.

Il n'est donc pas raisonnable aussi, puisque le Parlement a imposé ces restrictions dans le passé, qu'il ne permette pas à d'autres compagnies de pratiquer leur industrie sans restriction. La proposition me paraît tellement raisonnable que le comité, il me semble, va l'accepter d'emblée. C'est là, à mon avis, le principe de notre loi actuelle. Elle n'entend pas soustraire les compagnies étrangères aux obligations qu'elle impose aux compagnies domestiques. En faisant la révision de cette loi, cependant, on fit observer que les moyens à notre disposition pour l'administrer sont insuffisants, et en conséquence un nouvel article a été inséré créant une amende sur l'examen des risques. Mais on découvrit—je le dis tout en respectant l'opinion d'autrui—qu'on trompait l'esprit et l'intention de notre loi, en faisant des contrats ailleurs qu'au Canada. C'est-à-dire qu'on demandait une assurance à une compagnie du dehors, et cette assurance ainsi acceptée, n'était pas sujette, prétendait-on, aux dispositions de notre loi.

Les assureurs au Canada alléguèrent avec assez de raison qu'étant imposés comme ils le sont, la loi canadienne doit pouvoir atteindre ces compagnies du dehors et leur imposer les mêmes obligations et amendes. Et afin de provoquer la discussion sur cette question, que nous savons très contestée, nous avons inséré cet ar-

ticle dans la nouvelle loi, et cet article prescrit que quiconque vient au Canada pour examiner un risque est censé faire affaire au Canada et tombe sous le coup des dispositions pénales de la loi.

Les propriétaires disent que l'effet serait d'empêcher complètement les compagnies sans permis de faire des opérations d'assurance, parce que si ces compagnies étrangères n'ont pas la permission d'envoyer un agent ici pour examiner la nature des risques elles ne feront aucune opération, et les propriétaires canadiens seront à la merci des compagnies d'assurance canadiennes, ou ce que l'on appelle la coalition des compagnies d'assurance, et nous avons vu, par ce qui a été dit devant le comité, que ces compagnies ne sont pas très aimées au Canada.

Lorsque la question a été discutée devant le comité des banques et du commerce, ceux qui même se sont présentés devant le comité pour combattre le bill, ont admis après discussion que sous ce rapport le bill avait certains mérites, mais qu'il était probablement trop stricte. Ils disaient que le bill était prohibitif, parce que si une compagnie étrangère ne peut pas venir dans le pays examiner la nature des risques qu'on lui offre, elle ne les prendra pas; et les adversaires du bill se sont retranchés finalement derrière l'argument suivant: nous admettons la prétention des compagnies d'assurance licenciées, qu'elles ne devraient pas être astreintes à ces obligations, pendant que d'autres compagnies seraient libres de venir leur faire concurrence. Nous ne voulons pas fermer la porte entièrement aux compagnies étrangères, mais nous croyons que les compagnies canadiennes ont droit à une certaine protection à cause des restrictions que la loi leur impose. Les compagnies du pays ne peuvent pas toujours accepter le volume d'assurance qui est demandé. D'autres ont dit que les primes demandées par les compagnies canadiennes étaient si élevées que si nous empêchons les compagnies étrangères d'entrer dans le pays pour y faire des opérations, nous allons mettre les propriétaires à la merci de la prétendue coalition des compagnies canadiennes. Mais ceux qui sont venus pour opposer le bill ont finalement pris l'attitude suivante: ils ont dit: Nous admettons que les compagnies canadiennes ont droit à quelque protection, mais nous ne croyons pas qu'on devrait faire une loi empêchant les compagnies non licenciées de faire des opérations d'assurance. Nous croyons qu'il est juste de donner aux compagnies canadiennes une certaine préférence et protection en faisant payer aux compagnies non licenciées une taxe raisonnable.

Un des plus ardents adversaires du bill s'est rangé à cet avis en conversation avec moi; et comme c'était un manufacturier dont les tendances protectionnistes élevées

sont très connues je lui dis: Mon ami, maintenant que vous convenez que l'on peut imposer une taxe raisonnable, voulez-vous que ce soit le tarif général de 35 p. 100, ou le tarif de faveur de 25 ou 20 p. 100? Il répondit que le taux de la taxe n'était pas une question aussi importante que celle de la prohibition, et qu'il s'en rapporterait au jugement du comité et le laisserait décider lui-même ce qu'il considèrera être une taxe raisonnable et juste. Aprèè avoir longuement délibéré, le comité décida qu'une taxe de 15 p. 100 sur les primes réelles de ces compagnies non licenciées serait juste et raisonnable.

Les compagnes mutuelles de la Nouvelle-Angleterre font beaucoup d'affaires de ce genre. Il y a aussi des assureurs particuliers. En premier lieu, il était dit dans le bill que les compagnies mutuelles de la Nouvelle-Angleterre, de même que les assureurs particuliers et d'échange, pourraient faire des opérations d'assurance dans notre pays, mais que toute compagnie d'assurance étrangère qui voudrait entrer dans le pays serait obligée de prendre un permis. Cependant, après quelque discussion un membre du comité qui portait un grand intérêt à la question, proposa de faire disparaître quelques-unes des restrictions, et d'admettre, non seulement les compagnies d'assurances mutuelles de la Nouvelle-Angleterre et les compagnies particulières ou d'échange, mais aussi toute compagnie étrangère, même si elles ne prouvaient pas de licence, pourvu qu'elles payassent la taxe qui sera imposée par la suite. C'est ce que dit le bill dans sa forme actuelle. Si cet article est adopté, toute compagnie étrangère, même si elle n'a pas de permis au Canada, et si elle n'est pas soumise aux conditions générales de notre loi des assurances, aura le droit de faire des opérations d'assurance en se conformant aux conditions de cet article—je veux parler de l'article concernant la taxe.

La partie principale de cet article est présentement soumise à nos délibérations, la partie qui traite de la taxe. La deuxième partie oblige les compagnies d'assurance à faire un rapport au surintendant des assurances, donnant le chiffre de leurs affaires, etc.

Mais le point vital est celui de la taxe; c'est celui en discussion dans le moment. Lorsque le comité eut décidé que cette taxe de 15 p. 100 était probablement juste et raisonnable, mais avant que nous eussions finalement disposé de la question, on nous demanda de tenir compte des difficultés spéciales d'une certaine classe de propriétaires. Une très grande partie, probablement la plus forte partie, des risques d'assurance pris par les compagnies non licenciées le sont par les compagnies mutuelles. Ces compagnies se vantent que leur objet est d'empêcher les incendies. Par le genre de construction qu'elles exigent, par le sys-

M. W. S. FIELDING.

tème d'arrosiers et l'emploi de diverses appareils de protection qu'elles imposent, ces compagnies prétendent diminuer le risque à un chiffre très bas, et en conséquence elles sont en état d'offrir leurs assurances à des taux très bas. On a même dit devant le comité qu'une très grande partie de ces risques étaient pris à 12 cents $\frac{1}{2}$ et même 10 cents par \$100. Voici comment l'on fait: une prime fixe est mentionnée dans la police, disons, par exemple, 1 p. 100, qui sera le taux le plus élevé que la compagnie peut exiger. A la fin de l'année, les comptes, et tous les fonds en caisse dont on n'a pas eu besoin, sont remis aux porteurs de police sous forme de rabais sur leur prime, et des personnes qui sont assurées dans ces compagnies ont déclaré devant le comité que ces remises se sont élevées dans quelques cas à \$50, \$60, et même à 90 p. 100 de la prime nominale d'une piastre.

La taxe que nous désirions imposer alors n'est pas sur la prime nominale, mais sur la prime réelle. Dans un cas comme celui que je viens de citer—les fabriques qui ne sont pas construites d'une façon spéciale et bien protégées contre l'incendie peuvent obtenir leurs assurances à un taux aussi bas que 10 cents par \$100—si nous imposons une taxe de 15 p. 100 sur la prime nette de 10 cents par \$100, cette taxe ne s'élèvera qu'à 1 cent $\frac{1}{2}$ sur les \$100, et que...

L'hon. M. HAGGART: Comment pourrions-nous connaître la prime nette avant la fin de l'année?

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami (M. Haggart) a parfaitement raison, vous ne pouvez pas connaître la prime nette avant la fin de l'année; il nous faut prévoir cela. Et, bien qu'il soit vrai que dans les cas où il s'agit de très grosses assurances, que la prime nette de 10 cents par \$100 soit très basse, dans quelques cas elle est de 12 cents $\frac{1}{2}$ à 15 cents, cependant on nous dit que dans plusieurs cas elle est beaucoup plus élevée. Prenons par exemple les assurances sur les scieries, où le danger d'incendie est considéré beaucoup plus grand. On nous dit que parfois les compagnies d'assurance exigent jusqu'à trois, quatre et même cinq pour cent comme prime. Une personne de la Colombie-Anglaise avec laquelle j'ai conversé, m'a dit qu'elle croyait que la moyenne de tels risques pouvait être d'à peu près cinq pour cent, bien que, après réflexion je crois qu'il a dit que c'était une erreur. Mais il n'y a aucun doute que dans certains cas, surtout les cas dangereux, les primes s'élèvent à 5 p. 100. Si une personne est obligée de payer, disons \$4.00, pour assurer une propriété valant \$100, c'est une prime assez forte, et si nous imposons une taxe de 15 p. 100 sur ces quatre piastres, nous porterions la prime à \$4.60 par \$100, et nous croyons

que la taxe ne devrait pas être exigée sur des primes aussi élevées; c'est pour cette raison que nous faisons porter la taxe de 15 p. 100 sur la prime nette de l'assurance et non pas sur la prime brute, et chaque fois que la prime dépassera 1 p. 100, la taxe ne sera pas imposée, c'est-à-dire que si une personne paie une prime de \$1.00 sur une assurance de \$100, elle aura 15 cents de plus à payer comme taxe, mais si elle paie \$4 pour \$100, dans les cas où le risque est plus dangereux, ainsi que je l'ai déjà dit, la taxe ne sera que de 15 cents. En aucun cas la taxe ne devra dépasser 15 cents par \$100 d'assurance.

Depuis que ce bill a été reçu à la Chambre j'ai reçu un grand nombre de lettres et télégrammes de propriétaires dans le pays qui s'opposent à cette taxe. Je suppose que jusqu'à un certain point ceux qui envoient ces lettres et télégrammes sont parfaitement au courant de la situation et ne désirent payer aucune taxe quelconque — personne n'aime à payer plus de taxes qu'il ne le faut—et toute taxe, quand bien même elle serait petite, que l'on tente d'imposer sur une partie de la communauté, est combattue naturellement par les intéressés. Mais bien qu'il soit possible qu'un bon nombre de ceux qui envoient ces lettres et télégrammes que j'ai reçus soient renseignés sur la situation, un grand nombre des observations qui me sont faites sont, je crois, basées sur des renseignements erronés. Par exemple, j'ai reçu une lettre d'un gérant d'une très grande manufacture canadienne qui dit vouloir protester contre le bill. Il dit que ce bill imposerait une taxe de 15 cents sur chaque \$100 valant de ces propriétés, et que ce bill allait les augmenter à \$900. Je n'ai aucun doute que plusieurs des protestations contre ce bill sont basées sur des renseignements erronés, comme celle-ci l'est certainement. La personne dont je parle est, comme je l'ai dit, le gérant d'un grand établissement manufacturier auquel on a fait croire que le bill proposait d'imposer une taxe sur chaque \$100 valant de propriété assurée. Si nous appliquons le bill à son cas particulier, nous trouverons que, comme il ne paie que 12c. $\frac{1}{2}$ par \$100 d'assurance, et que la prime est de \$400, il n'aurait à payer que 15 p. 100 sur les \$400 qui ferait \$60. Conséquemment, l'augmentation dans le prix de son assurance sausée par ce bill, serait non pas de \$500 comme il le suppose, mais de \$60 exactement. Il aurait à payer \$460 par année au lieu de \$400.

Je crois que si ce bill était mieux compris par un plus grand nombre, la plupart des objections à cet article disparaîtraient. Je sais que le bill a été critiqué à un autre point de vue. Des honorables membres de cette Chambre m'ont dit que le principe de l'article était excellent, mais que l'application

en serait impossible; que si nous voulons faire quelque chose pour donner une préférence ou une protection aux compagnies canadiennes, et à celles qui prennent des permis, nous devrions imposer une taxe plus élevée; la taxe de 15 p. 100 étant trop petite. D'autres, d'un autre côté, croient qu'elle est très forte. Nous espérons pourtant avoir trouvé le juste milieu. La Chambre va en voir la raison dans un moment. Il semble raisonnablement nécessaire que nous fassions quelque chose dans ce sens, pour donner une mesure de production, si vous voulez l'appeler ainsi, à nos manufactures canadiennes. La question est de savoir à quel chiffre fixer la taxe; est-il trop élevé, comme quelques-uns semblent le penser, est-il trop bas, ainsi que d'autres le disent? Je dis que je ne crois pas que ce soit pas un point vital. J'ai des opinions bien formées sur ce sujet, opinions que j'ai acquises à la suite de l'étude que j'ai pu faire de la question et des renseignements qui m'ont été envoyés, mais je crois que ce n'est pas une question vitale, et si la Chambre le désire la taxe peut être diminuée.

Je l'accepterai volontiers, afin de poursuivre la délibération du bill.

L'hon. JOHN HAGGART: A mon avis, il est parfaitement légitime que le Gouvernement impose certaines conditions aux compagnies étrangères faisant affaires au Canada, afin de les mettre, au moins, sur un pied d'égalité avec nos propres compagnies. Le ministre semble croire que la proposition qu'il a placée devant le comité contrebalancera, dans une certaine mesure, le fardeau dont sont grevées nos compagnies nationales, sous forme de dépôts qu'elles effectuent et de licences qu'elles obtiennent et ainsi de suite. Mais voici la difficulté que j'appréhende: supposons qu'un citoyen canadien, comme nombre de nos nationaux l'ont fait par le passé, traverse la frontière, se rend dans l'état du Maine et souscrive un contrat d'assurance; allons-nous imposer ce contrat souscrit à l'étranger? Avons-nous pareil pouvoir? Voilà un point délicat. Qu'on impose une amende au Canadien qui, à l'étranger, souscrit pareil contrat, passe encore; mais quant à savoir si ceux qui souscrivent ces contrats à l'étranger, se soumettront à la taxe qu'on leur impose, c'est là une tout autre question.

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons pas l'intention d'imposer cette taxe à une corporation étrangère, mais bien aux assurés canadiens.

L'hon. JOHN HAGGART: Je le comprends parfaitement, mais c'est un impôt dont on frappe un contrat passé à l'étranger. Ainsi, citoyen canadien, je me rends dans l'état du Maine et souscris un contrat pour l'assurance de mes biens au Canada

et voilà qu'on me frappe d'une peine pour cela, car c'est bien une peine, en réalité. Vous m'autorisez à souscrire ce contrat d'assurance à l'étranger et vous m'imposez une peine pour l'avoir fait, voilà un point délicat. Je ne saurais dire si nous avons; aujourd'hui la faculté d'adopter pareille loi. Sans doute, le ministre des Finances a mûrement étudié la question, et réussi à solutionner de quelque façon ce problème; mais de prime abord il semble que nous n'ayons pas la faculté d'imposer pareille condition aux citoyens canadiens se rendant à l'étranger pour y souscrire un contrat d'assurance.

M. SPROULE : Il est un aspect de cette proposition qu'il ne faut pas perdre de vue. C'est la conséquence d'un besoin auquel on ne pouvait satisfaire au Canada, et ceux qui étaient obligés de recourir à ce moyen d'assurance se trouvaient dans l'impuissance de s'assurer au pays. Le ministre des Finances le sait, plusieurs témoins l'ont déclaré devant le comité, et depuis j'ai obtenu d'autres sources un renseignement similaire: d'abord, on ne pouvait obtenir l'assurance au pays; en second lieu, quand on réussissait à obtenir quelque assurance au Canada, comme cela était quelquefois possible, on était obligé de payer une prime d'un chiffre énorme. A mon avis, les compagnies d'assurance au Canada qui sont dans l'impuissance de répondre à tous les besoins de nature locale, ne sauraient se plaindre, si on s'adresse à l'étranger. Voilà la situation qui règne ici. En outre, cette assurance s'obtient à bien meilleur marché qu'au pays. Le ministre des Finances affirme que bien souvent les usines et autres établissements de ce genre sont forcés de payer 5 p. 100. J'affirme que dans ce cas il faudrait payer 6 et 7 p. 100; il est impossible d'obtenir ces assurances moyennant 5 p. 100. Bien souvent il est impossible de l'obtenir, au comptant, même à 4 p. 100. Quant à savoir si la somme à verser au fonds du revenu consolidé du Canada est trop élevée ou trop minime, je dois l'avouer, à mon avis, le chiffre en est trop élevé. J'ai souvenance en ce moment d'un assuré qui me dit qu'il verse pour son assurance une prime annuelle de \$2,500. Or, 15 p. 100 de cette somme donneraient \$325; pourquoi serait-il tenu de payer \$325?

M. MILLER : Il ne serait pas tenu de verser cette somme.

M. SPROULE : Il la payerait certainement; car il m'a déclaré qu'aujourd'hui il est obligé de verser cette prime, tout simplement pour couvrir le risque.

L'hon. M. FIELDING : Ce montant est-il entièrement placé dans les compagnies à l'étranger?

M. J. G. HAGGART.

M. SPROULE : Oui. Alors, si on impose cette taxe supplémentaire, c'est l'assuré qui devra l'acquitter; personne autre ne le saurait faire.

L'hon. M. FIELDING : L'honorable député pourrait-il préciser le taux d'assurance? S'agit-il d'un de ces taux élevés qu'il vient de mentionner?

M. SPROULE : Ce n'est pas un taux élevé, c'est le taux commercial.

L'hon. M. FIELDING : Le taux dépasserait-il 1 p. 100?

M. SPROULE : Il est inférieur à 1 p. 100.

L'hon. M. FIELDING : Alors, si le taux est inférieur à 1 p. 100, l'impôt dans son intégralité s'appliquerait.

M. HENDERSON : L'honorable député affirme que cet assuré paie une prime annuelle de \$2,500.

M. SPROULE : Tous ces taux d'assurance atteignent environ 10 cents sur les \$100. L'assuré acquittera donc cette somme annuelle et, en outre, il versera \$325 qui tomberont dans le fonds du revenu consolidé du Canada. Cela représenterait une dépense annuelle supplémentaire de \$325 pour l'assurance, car indubitablement force lui sera bien de payer cette somme jusqu'au dernier sou. Or, comme il nous est impossible de répondre à ces besoins au pays même et que les compagnies exerçant actuellement l'assurance au Canada, quelles que soient leurs ressources financières, sont dans l'impuissance de se charger de tous ces risques, c'est là, à mon avis, une raison qui milite fortement en faveur des compagnies qui consentent à faire l'assurance au plus bas prix possible. Alors, ceux qui sont obligés de payer de fortes primes pour assurer d'importants immeubles pourraient obtenir cette assurance à un taux relativement peu élevé. A mon avis, le taux de 10 p. 100 serait fort légitime. Sans doute, il convient que ces compagnies étrangères paient quelque impôt à l'Etat pour l'indemniser des frais dont il se greève dans la gestion financière du service d'assurance. Mais la question se pose: quel doit être le chiffre de cet impôt. Cet impôt ne semble pas élevé, et vu que les livres de la compagnie ne sauraient divulguer le nom de l'assuré, s'il est sujet britannique ou canadien, il convient d'abaisser autant que possible le chiffre de cet impôt.

M. MILLER : L'honorable député nous cite le fait d'un assuré qui paie une prime annuelle de \$2,500 pour son assurance. Mon collègue connaît-il le taux de la prime ainsi payée?

M. SPROULE : Non, je l'ignore.

M. MILLER : Mon collègue le comprend, si le taux de la prime est supérieur à un

1 p. 100, comme je serais porté à l'inférer du chiffre de la prime brute, alors la taxe ne serait pas de 15 p. 100, mais n'atteindrait probablement que 5, 4 ou 3 p. 100.

M. SPROULE: Je viens de dire au ministre qu'à mon avis, le taux est inférieur à 1 p. 100, et par conséquent, l'assuré doit payer l'impôt, dans son intégralité.

M. MILLER: Quel est le genre d'immeuble qui porte cette assurance?

M. SPROULE: C'est un établissement industriel.

M. MILLER: Est-ce une usine?

M. SPROULE: Oui.

M. MILLER: Une scierie mécanique?

M. SPROULE: Je ne saurais en dire davantage.

M. MILLER: Si le genre d'immeuble était connu, nous saurions à quoi nous en tenir sur le taux de la prime versée. Il y aurait une importante distinction à établir entre une scierie mécanique ou un atelier de rabotage ou tout autre établissement de ce genre.

M. SPROULE: L'honorable député le sait, il est impossible d'obtenir de cette compagnie une assurance sur une scierie mécanique ordinaire, ou un atelier de rabotage mécanique. Elle ne se charge pas de ce genre de risques.

M. MILLER: Les compagnies de la Nouvelle-Angleterre n'assurent pas ces immeubles, mais il y a des compagnies faisant leur exploitation en dehors du Canada qui assurent les scieries mécaniques et les chantiers de bois de construction; ce ne sont pas des compagnies de la Nouvelle-Angleterre, mais je le répète, quelques compagnies prennent pareils risques. Nombre de députés ont reçu des dépêches et des lettres les priant de s'opposer à cette taxe de 15 p. 100, de façon à ce qu'elle ne dépasse pas 15 cents par \$100. J'ai sous les yeux une circulaire expédiée par M. Heaton, gérant du service d'assurance de l'association des manufacturiers et c'est sans doute à la suite de l'expédition de cette circulaire de M. Heaton, qu'on a adressé ces dépêches et ces lettres aux députés. Dans sa circulaire M. Heaton dit:

Le comité de l'association chargé de ce projet de loi a décidé, en premier lieu, d'envoyer une députation à Ottawa, dans le but d'obtenir une réduction du chiffre de l'impôt; en deuxième lieu, pour vous prier d'adresser sans retard à votre représentant, le ministre des Finances ou d'autres députés, une dépêche protestant contre le chiffre de l'impôt.

Je ferai observer que cette circulaire expédiée par le gérant du service d'assurance de l'association des manufacturiers n'est pas hostile au principe même de l'impôt. Il

se contente de demander qu'on en réduise quelque peu le chiffre. Je ferai observer que le député de Brant (M. Harris) a proposé au sein du comité de relever de 15 p. 100 de chiffre de l'impôt. Les industriels et d'autres qui sont venus ici surveiller leurs propres intérêts relativement à ce projet de loi, ont déclaré qu'ils payeraient volontiers une taxe de 25 p. 100 ou même d'un chiffre plus élevé, et parmi eux figure le secrétaire de l'association des manufacturiers. J'ai entendu M. Kemp qui, au cours de la dernière législature, a représenté, ici la ville de Toronto et qui figure parmi les plus importants industriels et les membres les plus en vue de cette association, je l'ai entendu, dis-je, affirmer qu'il payerait volontiers l'impôt, si le comité jugeait utile de le porter jusqu'au chiffre de 30 p. 100. L'orateur qui m'a précédé (M. Sproule) déclare que les compagnies canadiennes sont dans l'impuissance d'exercer l'assurance et que les Canadiens sont obligés de s'adresser au dehors pour obtenir des assurances. Il existe une grande divergence d'opinion à cet égard. M. Laidlaw, homme très en vue dans le monde des assurances, portant la parole devant la commission a soutenu que les compagnies canadiennes peuvent parfaitement faire face à tous les besoins de ceux qui s'adressent à elles pour obtenir des assurances.

M. SPROULE: Si je ne me trompe, notre collègue a été président du comité. Ignore-t-il que le représentant de la compagnie Eddy a déclaré catégoriquement devant ce comité qu'il s'était adressé à toutes les compagnies canadiennes pour obtenir une assurance, et qu'après avoir essayé un refus formel de leur part, force lui a été de s'adresser aux compagnies américaines? C'est là un des deux ou trois autres faits cités devant la commission par des témoins qui ont déclaré qu'il leur a été impossible d'obtenir des assurances au Canada.

M. MILLER: Je me souviens très bien de l'incident. Il y a eu un petit échange de mots assez vifs entre la personne dont on parle et un agent d'assurance et les représentants des compagnies d'assurance qui assistaient à la séance du comité ont dit que depuis que la compagnie Eddy avait amélioré ses risques elle ne s'était pas du tout adressée aux compagnies d'assurance canadiennes et il a ajouté que les compagnies canadiennes seraient heureuses et accepteraient volontiers de prendre toutes les assurances qu'elles pourraient obtenir et qu'elles les accepteraient à un taux presque aussi bas, sinon aussi bas que celui fixé maintenant par les compagnies américaines. Le comité a pensé que puisqu'il y avait une différence dans les déclarations, les agents d'assurance déclaraient en effet qu'ils pouvaient accepter et qu'ils accepteraient volontiers à des taux raisonnables

toutes les assurances que les fabricants canadiens et les autres hommes d'affaires pouvaient leur offrir, il serait bon de laisser cette loi en existence au moins pendant un an et qu'ensuite, s'il se présentait des cas d'impossibilité pour les hommes d'affaires canadiens d'obtenir de l'assurance dans les compagnies canadiennes, ou des conditions moins avantageuses que celles offertes par les compagnies étrangères, on pourrait introduire quelque amendement dans la loi. Je déclare aux honorables députés que si le bill est adopté dans sa forme actuelle, on ne pourra empêché personne d'aller aux Etats-Unis ou dans tout autre pays du monde pour obtenir de l'assurance si les compagnies canadiennes ne sont pas capables d'accepter les risques. Chacun est aussi libre qu'il l'était auparavant d'obtenir de l'assurance au dehors.

M. SPROULE: Naturellement, on doit payer un tarif plus élevé.

M. MILLER: Il faut payer un tarif plus élevé, mais le montant additionnel sera très petit; nous avons été informés par quelques manufacturiers que cela ferait une très petite différence sur le montant total de leurs primes et que cela leur laisserait toute liberté d'obtenir de l'assurance en dehors du Canada, à bien meilleur prix qu'ils ne peuvent en avoir chez nous.

M. BRISTOL: Alors, quel avantage cela donnerait-il aux compagnies d'assurance canadiennes?

M. MILLER: Cela fera naître une tendance, dans les cas où il y a peu de différence entre les tarifs des compagnies canadiennes et américaines, à diriger le courant des affaires vers les compagnies canadiennes.

M. BRISTOL: L'honorable député ne sait-il pas que la différence des tarifs est très grande?

M. MILLER: L'assurance à bon marché qui a été procurée aux manufacturiers et aux hommes d'affaires canadiens par les compagnies de "sprinklers" de la Nouvelle-Angleterre, est due à ce qu'elles ont une spécialité des risques protégés par les "sprinklers". En vue de développer ces affaires de "sprinklers" les compagnies américaines ont employé des inspecteurs expérimentés qu'ils ont choisis parmi les hommes les plus habiles du monde commercial en Amérique, chacun d'eux étant un spécialiste dans sa branche. On ne prétendait pas que les tarifs des compagnies canadiennes étaient trop élevés dans les conditions actuelles, mais les Américains ont un système spécial d'inspection et en obligeant à améliorer les risques ils ont eu beaucoup de succès pour prévenir les incendies. Il n'y avait

M. H. H. MILLER.

pas au Canada un volume suffisant d'affaires de "sprinklers" pour permettre aux compagnies canadiennes qui imposaient un taux raisonnable d'assurance, d'employer des inspecteurs expérimentés. Ce genre d'affaires s'est développé et avec l'augmentation du nombre des manufacturiers et l'amélioration de leurs usines avec des "sprinklers" qui coûtent assez cher, les compagnies canadiennes ont, depuis deux ans, employé des inspecteurs aussi capables et aussi bien instruits que les Américains et elles sont en état de faire ce genre d'opérations. Il est vrai que jusqu'à ces derniers temps elles n'étaient pas aussi capables de s'en occuper que des compagnies américaines. Les tarifs de "sprinklers" imposés par les compagnies canadiennes sont aujourd'hui presque les mêmes que ceux des compagnies américaines et en réalité un certain nombre de maisons canadiennes qui pendant des années, se sont fait assurer par des compagnies de "sprinklers" américaines ont volontiers consenti à traiter avec les compagnies canadiennes.

M. SPROULE: Dans le cas de la compagnie Eddy il a été prétendu par les agents d'assurance, qu'ils auraient consenti à prendre le risque après que les améliorations avaient été faites, et le représentant de la compagnie Eddy leur a demandé: pourquoi ne nous avez-vous pas dit que vous accepteriez le risque pourvu que certaines améliorations soient faites pour empêcher les incendies? Nous les aurions faites mais vous ne nous avez pas dit que vous accepteriez le risque et vous n'avez envoyé personne pour nous apprendre comment disposer les constructions ou quelle mesure préventive nous devions adopter. Vous nous avez simplement dit que vous ne pouviez pas couvrir le risque. Maintenant, que nous avons fait les améliorations vous dites que vous voulez l'accepter. Les compagnies canadiennes sont d'abord dans leur tort parce qu'elles n'ont pas renseigné les gens sur ce qui était requis en vue de prévenir les incendies et de réduire la prime d'assurance. Ensuite, quand les autres compagnies sont venues et ont donné les informations, les compagnies canadiennes ont dit: Oh! si vous aviez fait cela, nous aurions accepté votre risque.

Il y a une contradiction très nette dans ce que disent les personnes les plus intéressées, celles qui sont obligées d'obtenir de l'assurance, et les agents des assurances. Je crois que M. Kemp a expliqué qu'il ne pouvait pas obtenir de l'assurance pour ses affaires dans ce pays et qu'alors il a été obligé de s'adresser à l'étranger. M. Kemp est bien connu des députés de cette Chambre, et c'est une personne en qui tout le monde a confiance.

M. MILLER: Je ne crois pas que le comité ait pu obtenir beaucoup de renseignements par l'échange de paroles assez vives entre les personnes dont a parlé l'honorable député. J'ai ici une lettre assez brève qui a été envoyée par un agent d'assurance au député de Perth-nord (M. Rankin) dont je donnerai lecture:

Stratford, Ont., 14 mai 1909.

Docteur J. P. Rankin, M.P.

Cher monsieur,—Relativement au bill d'assurance qui est aujourd'hui devant la Chambre, je désire vous informer que je crois que l'article 139, qui traite des compagnies non autorisées mérite que vous vous en occupiez. Je constate que les compagnies américaines non autorisées sollicitent les affaires dans ce district. Elles interviennent dans les affaires des agents locaux, ne paient pas de taxe au Gouvernement comme toutes les compagnies autorisées le font, et elles ne sont en aucune façon, sous le contrôle du département des assurances. Je ne crois pas que ce soit juste envers les agents qui vivent des affaires d'assurance. Quelques manufacturiers prétendent qu'ils peuvent obtenir de l'assurance à meilleur compte mais s'il en est ainsi ils devraient consentir à payer le même tarif moyen de droit sur leurs affaires que le public en paie sur les marchandises manufacturées. J'espère que vous pourrez donner votre appui au bill.

Votre dévoué,

R. THOMAS ORR.

Je suis moi-même directeur d'une des plus grandes compagnies d'ameublements du Canada. Cette compagnie a fait assurer deux de ses manufactures dans la New-England Sprinkler Company et la direction est très satisfaite du bill soumis à la Chambre et elle acceptera volontiers de payer la petite taxe additionnelle qu'elle croit raisonnable.

M. PERLEY: Cet article est le plus contentieux du bill et celui qui a été le plus discuté au comité spécial. C'est une question très agitée. Des représentants des deux côtés ont donné des témoignages à ce sujet devant le comité de la Banque et du Commerce. Personnellement, je crois qu'il serait préférable de laisser les choses telles qu'elles sont aujourd'hui. Suivant moi, la loi devrait être très stricte pour empêcher toute compagnie non autorisée d'avoir un agent avec un bureau où il sollicite des affaires au Canada. Mais je ne vois pas quels bons motifs on pourrait alléguer pour m'empêcher d'être libre de prendre de l'assurance dans une compagnie étrangère si je désire le faire. Il me semble que vous pourriez tout aussi bien décider que je ne pourrai pas emprunter de l'argent à New-York si vous pouvez m'empêcher de prendre une police d'assurance à New-York. M'empêcher de prendre de l'assurance autre part qu'au Canada c'est intervenir dans la liberté individuelle,

ce qu'aucun membre de la Chambre ne voudrait, je crois, encourager. Tel que cet article est rédigé il empêcherait quiconque d'aller à l'étranger et de prendre de l'assurance dans une compagnie non autorisée. Devant le comité de la Banque et du Commerce, la principale discussion a eu lieu au sujet de la New England Sprinkler Company. Les représentants des manufacturiers sont venus nous demander de permettre à ces compagnies de continuer leurs affaires. Le président du comité (M. Miller) a dit que M. Kemp avait déclaré qu'il paierait volontiers 35 p. 100.

M. MILLER: J'ai dit que M. Kemp avait déclaré qu'il paierait volontiers 30 p. 100.

M. PERLEY: Je ne crois pas que M. Kemp ait voulu s'exprimer ainsi. La discussion a eu lieu à propos de l'imposition d'une taxe et il a dit qu'il accepterait volontiers de payer une taxe, si c'était nécessaire, même s'il devait payer une somme aussi élevée que 35 p. 100. Mais il n'a pas dit qu'il croyait que c'était un principe raisonnable ou qu'on devait lui demander de payer une taxe semblable. Quoi qu'il en soit, on a changé ensuite cet article au comité et de la manière qu'il est rédigé, quiconque au Canada peut s'adresser à l'étranger et prendre de l'assurance, dans une compagnie pourvu qu'il paie cette taxe de 15 p. 100. Si l'on doit adopter ce principe, l'article actuel du bill est excellent et juste. Nous avons essayé de le rédiger dans une forme aussi bonne que possible pourvu que ce soit le principe adopté et j'ai compris que le ministre des Finances pensait que c'était un principe convenable. Personnellement, je préférerais faire disparaître cet article et le paragraphe "c" de l'article 70. De cette manière, une personne serait comme aujourd'hui, libre de prendre à l'étranger de l'assurance dans une compagnie non autorisée, mais cela empêcherait absolument toute compagnie non autorisée de solliciter des affaires et d'avoir un agent au Canada. Je crois que toute personne assurée dans le pays préférerait prendre de l'assurance dans une compagnie canadienne. Si j'ai besoin d'assurance, il est plus facile pour moi d'en prendre d'un agent qui se trouve dans la ville et qui représente une compagnie canadienne autorisée que l'aller à l'étranger. Personne ne s'adresse au dehors pour avoir de l'assurance dans une compagnie non autorisée et pour courir la chance qu'elle n'ait aucun dépôt dans ce pays, à moins qu'il y ait une grande différence dans les tarifs. Une différence raisonnable dans les tarifs, ne serait pas suffisante pour m'influencer moi-même ou tout autre assuré du pays pour nous engager à aller à l'étranger en vue d'obtenir un grand nombre d'incendies dans ce pays. Elles ont diminué la proportion des pertes par incendie dans ce pays. Elles ont diminué

la proportion des pertes par incendie et M. Morrissey lui-même a dit au comité que les compagnies canadiennes avaient appris beaucoup des mutuelles de la Nouvelle-Angleterre et qu'elles opéraient elles-mêmes dans les mêmes conditions relativement à l'inspection des risques et qu'elles s'efforçaient de diminuer les pertes de façon à être capables de diminuer les tarifs. Il me semble donc que d'après le cours naturel des événements, les compagnies d'assurance autorisées, feront bientôt toutes les affaires au Canada parce qu'elles réduiront la différence des tarifs tellement que personne n'ira chercher de l'assurance à l'étranger.

La question suivante peut être posée: avons-nous le pouvoir de faire une loi de ce tition provinciale Je constate qu'il y a quelques jours, une question semblable a été présentée à la législature de Québec.

Il paraîtrait qu'il existe là un régime légal des assurances qui a été légèrement modifié dans le cours de la présente session. J'emprunte à ce journal le texte des observations faites par l'honorable M. Weir trésorier de la province de Québec:

La disposition principale a été expliquée par l'honorable M. Weir, trésorier de la province dans les termes suivants: La loi sur les assurances interdit aux compagnies étrangères de se livrer à des opérations dans la province de Québec, et les fabricants et compagnies ne peuvent s'assurer dans des sociétés d'assurance étrangères qui ne sont pas autorisées par la province, si ce n'est dans le cas où on serait à même de prouver au trésorier de la province qu'il est impossible de s'y assurer moyennant le versement de primes ordinaires. Les administrateurs de compagnies d'assurance dans la province de Québec, ont représenté qu'il n'existe rien de tel qu'une prime ordinaire; qu'il est simplement perçu des primes spéciales pour certaines natures d'assurance. Nous remplaçons donc le mot "ordinaire" par le mot "raisonnable".

Cela signifie que si la loi actuelle de la province de Québec est *intra vires*, il n'est permis à personne de s'assurer dans une compagnie étrangère qui n'est pas autorisée dans la province de Québec à moins d'être en mesure de prouver au trésorier de la province qu'il est impossible de s'assurer dans la province à un taux raisonnable. C'est exactement, comme on s'en rendra compte, la portée de l'article 139 du présent acte. C'est grand dommage, à mon avis, que le présent bill soit délibéré en cette Chambre à cette période tardive de la session. Il est très nécessaire que nous ayions un tel acte au Canada; il a été discuté assez longuement; et tout heureux que je sois de déclarer que le présent projet de loi est très différent du rapport de la commission sur les assurances, et se trouve en assez bonne forme maintenant, d'autre part, je regrette que nous devions l'adopter à la fin de la session où il n'est plus possible de le faire

M. G. H. PERLEY.

convenablement. D'autre part, c'est ici le seul article du projet de loi qui ait provoqué des discussions ou des divergences d'opinion lorsque le comité est arrivé à la fin de ses travaux. Quant à moi, je serais heureux de voir disparaître cet article du bill ainsi que le paragraphe c de l'article 70 comme je l'ai dit. Cependant, si cette règle doit être adoptée par le Gouvernement, alors je déclare franchement que la rédaction de cet article a été modifiée d'une manière assez heureuse.

M. MILLER: Il est trois choses que je désire signaler particulièrement à l'attention de notre comité. En premier lieu, le comité était en peine de savoir comment surmonter cette difficulté même, et la solution qui se trouve incorporée dans l'article actuellement en délibération, a été jugée heureuse. Elle a été proposée par les fabricants qui étaient présents à la séance du comité; elle a été acceptée par les représentants des compagnies d'assurance, et même elle est le résultat d'un accommodement intervenu entre eux. Je ne désire pas insister outre mesure sur les paroles de M. Kemp, qui a parlé à l'improviste, sans avoir réfléchi bien longuement sur ce qu'il allait dire; mais, je lui ai entendu déclarer que si la taxe était fixée à 30 p. 100, il n'y trouverait pas à redire. Dans le temps, on n'avait pas proposé de fixer une quotité maxima, et l'effet en est plutôt favorable au point de vue du public.

En second lieu, toute compagnie, de quel que pays qu'elle soit, est parfaitement libre de prendre pied au Canada et de s'y livrer à des opérations d'assurance, pourvu qu'elle verse un dépôt et qu'elle se fasse autoriser. Ce n'est pas par ménagement des compagnies qui refusent de se conformer à nos lois, mais par considération du public qui s'assure, notamment des manufacturiers, que le comité a consenti à permettre à ces compagnies d'effectuer des contrats d'assurance sous le régime du présent article.

En troisième lieu, la dépense la plus lourde qui s'impose aux compagnies canadiennes, à l'égard de cette nature d'opérations, ce ne sont pas les risques qu'elles ont à garantir, car elles préviennent presque entièrement les pertes; mais ce sont les forts émoluments qu'elles doivent payer aux inspecteurs très habiles qu'elles ont à leur service. Tout ce que nous pourrions faire pour faciliter les opérations des compagnies canadiennes, pour augmenter le chiffre de leurs affaires, les mettre à même d'abaisser leurs taux et de se contenter de primes aussi modestes que celles exigées par les compagnies américaines. Tout ce qui fait que ces compagnies soient en mesure de conclure et de fait concluent des opérations à des taux un peu moins élevés que les compagnies canadiennes, c'est le chiffre plus grand de leurs opérations. Tout ce que nous ferons de nature à augmenter le chiffre des opéra-

tions des compagnies canadiennes, les mettra en mesure d'abaisser leurs taux.

M. BLAIN: L'honorable député voudra-t-il dire quel est le chiffre des valeurs assurées au Canada par des compagnies mutuelles de la Nouvelle-Angleterre, et quelle est la nature des risques?

M. MILLER: Je ne saurais indiquer le chiffre, car ces compagnies ne sont pas tenues de faire le moindre rapport aux autorités canadiennes. Quant à la nature de leurs opérations elles se réservent la meilleure classe de risques au Canada, comme par exemple les fabriques construites en pierre ou en brique, pourvues de couvertures à toute épreuve, et de château d'eau; et elles insistent presque toujours pour qu'il y ait un approvisionnement d'eau sur place entièrement distinct et indépendant du réservoir municipal. Quelle que soit l'excellence du service municipal contre l'incendie, ces compagnies insistent pour qu'il y ait une source d'approvisionnement indépendante. Ce sont les risques de beaucoup les meilleurs qui vont aux compagnies américaines. Les risques qui ne sont pas des plus avantageux doivent forcément aller aux compagnies canadiennes.

M. BLAIN: L'honorable député voudra-t-il indiquer le montant approximatif?

M. MILLER: Je n'ai rien sur quoi fonder une estimation.

M. THOBURN: Les personnes s'assurant dans ces sociétés mutuelles des Etats-Unis sont en général assuré pour de forts montants; et bien qu'une taxe de 15 p. 100 sur la prime puisse paraître peu de chose, cela forme dans l'ensemble une somme très élevée. Voici un cas topique qui permettra de se faire une idée assez juste du caractère onéreux d'un prélèvement de 15 p. 100 sur la prime. Loin de moi l'idée de prétendre que les compagnies d'assurances devraient être laissées à même d'opérer librement dans notre pays. Je suis protectionniste trop convaincu pour cela. D'un autre côté, faisons en sorte que les sociétés puissent effectuer l'assurance à aussi bon marché que possible. Si les taux peuvent être réduits, qu'ils le soient. Mais tout d'abord je dirai que les compagnies américaines d'assurance contre l'incendie ont ce grand mérite d'avoir abaissé le taux des primes au Canada dans une mesure notable. Je n'ai pas de contrat d'assurance avec des compagnies américaines, mais j'ai eu beaucoup à faire avec des compagnies canadiennes contre l'incendie, et en ce qui regarde celles de ces compagnies qui sont à primes fixes, je les ai trouvées très difficiles d'arrangement. Tous mes risques ont été confiés à des compagnies canadiennes mutuelles, et je ne comprends pas que les compagnies à primes fixes ne puis-

sent pas au Canada assurer à aussi bon marché que les mutuelles.

Le cas que j'ai à l'esprit c'est celui d'une maison qui est assurée pour \$400,000, dans des mutuelles des Etats-Unis, au taux de 60 cts par \$100. Sur cette valeur d'assurance, la prime serait de \$2,400; si l'on impose une taxe de 15 p. 100 sur la prime, cette maison devra payer \$360 de plus. Cette somme est l'équivalent de la prime pour \$60,000 dans les mutuelles des Etats-Unis. Ainsi, 15 p. 100 peuvent paraître peu de chose, mais vous voyez à quelle somme nous aboutissons dans le cas actuel. En règle générale, les valeurs assurées au Canada dans les mutuelles des Etats-Unis représentent de fortes sommes, car vous êtes tenus de faire des frais considérables pour l'outillage d'appareils à incendies afin de mettre vos bâtiments dans des conditions acceptables pour ces compagnies.

L'hon. M. FIELDING: Un bon résultat de la délibération de ce projet de loi, ce sera d'engager nos compagnies à prendre des mesures en vue de parer aux difficultés que vient de signaler l'honorable député préopinant. Même si cette discussion ne devait avoir aucune autre utilité, elle aurait celle de mieux faire comprendre les nécessités actuelles. Les représentations faites par les propriétaires sont de nature à arrêter l'attention publique et à engager les compagnies à faire de leur mieux pour s'assurer cette classe de risques.

M. R. L. BORDEN: Il ne semble guère y avoir de désaccord sur cette question, si ce n'est en ce qui regarde le montant de la taxe, et sur ce point je serai disposé à accepter la décision du comité qui a examiné la question avec plus de soin qu'aucun député n'en faisant pas partie ne peut espérer le faire à ce moment. Je propose que nous adoptions la résolution. Mais j'aimerais, d'autre part, que l'examen de la question fût réservée jusqu'à lundi. L'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), est absent pour cause de maladie. Il m'a dit qu'il avait nombre de représentations à faire, et l'honorable député de Toronto-nord a aussi je crois quelques observations à soumettre sur ce sujet.

(Rapport est fait du projet de résolution, qui est lu pour la 1re et la 2e fois et adopté; il est renvoyé au comité général pour être joint à la discussion sur le projet de loi (n° 97), tendant à modifier la loi sur les assurances.

Sur l'article 12.

M. AMES: Le ministre peut-il nous donner l'assurance que les sénateurs ministériels mettront ceux qui se considèrent lésés par ce projet de loi à même de se faire entendre devant le comité de la banque et du commerce du Sénat? Ce bill est le résultat d'un travail assez ardu de la part

des membres de la députation faisant partie du comité chargé de son examen; mais notre attitude sur la question en cette Chambre sera nécessairement quelque peu modifiée suivant que sa délibération ici devra être finale ou non. Si le projet de loi doit être soumis au Sénat, les personnes désireuses de se faire entendre devant le comité de la banque et du commerce devraient être mises à même de le faire.

L'hon. M. FIELDING: Je ne suis guère en mesure de dire ce que le Sénat pourra faire. Quant à l'attitude du ministère à la Chambre des communes, elle se ramène à ceci, que tout en étant heureux de voir discuter le projet de loi, nous ne voulons pas insister outre mesure sur son adoption. Si nombre de sénateurs désirent renvoyer le projet devant le comité de la banque et du commerce du Sénat, le Gouvernement ne s'y oppose pas. Sans doute que ce comité sera appelé à l'examiner.

M. BLAIN: Je crois comprendre que le ministère serait favorable à l'idée de fournir aux personnes désireuses de faire connaître leurs vues l'occasion de le faire une fois le projet de loi renvoyé au Sénat.

L'hon. M. FIELDING: Nous ne nous y opposerions certainement pas. Mais il faudrait que des sénateurs en fissent la demande.

Sur la section 31 (rapport annuel sur les affaires de la compagnie—compagnies étrangères).

M. SPROULE: Ceci s'appliquait-il aux compagnies dont nous avons parlé, aux compagnies étrangères qui font de l'assurance en divers endroits du Canada?

L'hon. M. FIELDING: Ces dispositions générales ne s'y appliqueraient pas. L'article 139 les oblige à faire des rapports d'une certaine nature.

M. SPROULE: Mais il est dit: "compagnies constituées en corporation ou légalement constituées ailleurs qu'au Canada. Ces compagnies sont-elles légalement constituées?"

L'hon. M. FIELDING: C'est là une expression qui figure dans la loi depuis longtemps. Cela s'applique aux compagnies ayant une organisation légale quelconque.

M. SPROULE: Mais si la compagnie est légalement constituée, elle est tenue de faire rapport en vertu de cet article.

L'hon. M. FIELDING: Pour cette fin, oui. Mais les autres compagnies dont parle l'honorable député n'y seraient pas tenues. Si l'honorable député veut lire l'article 139, il verra que nous décrétons que, dans le cas des compagnies non licenciées, nulle pénalité ne sera imposée si elles font certaines choses—si elles font certains rapports, payent ces taxes, etc.

M. H. B. AMES.

Sur la section 55 (défense d'avancer des fonds aux agents).

L'hon. M. FIELDING: Je propose de substituer le mot "canadienne" au mot "telle" dans la première ligne de cet article.

(L'amendement est adopté.)

Sur les articles 56 et 57 (salaires des officiers et agents, et conventions relatives aux salaires).

M. LENNOX: Si l'on a l'intention de limiter ces articles aux compagnies canadiennes, il serait peut-être plus clair de substituer le mot "canadienne" au mot "telle", comme dans l'article 55.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas qu'il soit mieux d'amender ces articles de cette manière. Naturellement, il y a cette distinction, que nous ne pouvons pas contrôler les compagnies étrangères dont les chartes ont été obtenues à l'étranger, tandis que nous pouvons contrôler nos propres compagnies.

(L'amendement est adopté.)

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

1re reprise de la séance.

Sur l'article 68.

M. PERLEY: Je désire faire quelques remarques relativement à cet article et à quelques autres qui lui ressemblent. Je veux attirer l'attention sur ce que je considère comme un changement dans l'esprit de notre législation, comparativement à l'ancienne. Je veux parler des pouvoirs du surintendant. Naturellement, je ne saurais exprimer en termes trop chaleureux mon respect envers le surintendant actuel qui, j'en suis certain, fera convenablement tout ce qu'il aura à faire à ce sujet.

Mais, comme la loi sera en vigueur durant un grand nombre d'années, je veux dire quelques mots au sujet de ce changement. L'article 68 confine au surintendant des pouvoirs considérables. S'il considère qu'une compagnie quelconque a attribué à ces immeubles une valeur trop élevée, il peut appeler des estimateurs et faire modifier cette valeur. Le paragraphe 2 dit en outre:

2. Si, à l'examen des affaires d'une compagnie canadienne, le surintendant trouve pour quelque raison à désirer un apurement complet des livres d'une compagnie, ou si une compagnie demande par écrit un pareil apurement, le surintendant peut nommer un comptable compétent.

D'après cela, le surintendant peut nommer un comptable compétent pour examiner les livres de la compagnie, si pour une raison quelconque il le juge opportun. Je crois que c'est là un pouvoir qui devait

être conféré au ministre et non au surintendant. L'article 77, paragraphes 2 et 3, que je n'ai pas besoin de lire, décrète que le surintendant peut faire toutes les corrections nécessaires dans l'exposé annuel de toute compagnie, qu'il peut en toute liberté augmenter ou diminuer le passif donné dans cet exposé, et qu'il n'y a pas d'appel à la cour d'échiquier. En vertu de l'ancien acte, cela serait fait par le ministre. En vertu de l'article 44, aussi dans l'ancien acte, le conseil de la trésorerie peut, sur recommandation du ministre, nommer des actuaux et des estimateurs, pour évaluer et estimer le passif et l'actif de la compagnie, ce qui est juste et convenable. En vertu de l'article 109, qui est le même que dans l'ancien acte, si la réserve d'une compagnie quelconque tombe au-dessous du montant convenable, le surintendant fait rapport au ministre qui peut faire calculer la réserve sous sa propre surveillance.

L'article 116 est dans le même esprit. Il décrète que ces compagnies feront des relevés attestés de leur condition et de leurs affaires aux dates et dans la forme prescrites par le ministre. Il me semble que l'esprit qui anime l'ancien acte est plus conforme à nos institutions que les nouveaux articles. On donne une grande autorité au surintendant en vertu du nouveaux articles comparativement aux anciens, et, bien que je n'ose pas l'intention de retarder l'adoption du bill, je désire exprimer mon opinion devant la Chambre, quitte à m'en rapporter à sa décision.

L'hon. M. FIELDING : Il faudra que le ministre soit responsable, au point de vue constitutionnel, des actes de ses employés, quelle que soit la rédaction de cet article. La raison du changement est celle-ci : si l'on a critiqué le ministère des Finances sous ce rapport, c'est parce que le surintendant n'avait pas de pouvoirs suffisants. Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il ne faisait pas certaines choses en certaines circonstances, il a répondu qu'il n'en avait pas le pouvoir. Nous nous efforçons de lui donner des pouvoirs plus étendus, mais ce n'est pas dans le but de soustraire le ministre à sa responsabilité. Il y a une telle proportion du travail du département de l'assurance qui est d'une nature évidemment technique qu'il me semble que pour permettre au surintendant de faire un travail efficace, nous devrions le laisser libre de le faire convenablement.

S'il est obligé de tout soumettre au ministre il y aura des retards inévitables, et quel que soit le surintendant ou le ministre, ces pouvoirs seront exercés prudemment, modérément et dans l'unique but de sauvegarder l'intérêt public.

Sur l'article 7.

M. SPROULE : Je demanderai de remettre cet article à plus tard, ainsi que l'arti-

cle 139, vu l'absence de certains honorables députés qui désirent les discuter.

L'hon. M. FIELDING : J'y consens volontiers.

Sur l'article 28.

M. LENNOX : On a soulevé il y a quelque temps la question de savoir si les médecins sont aptes à être nommés directeurs. Le ministre pourra peut-être renseigner le comité sur ce point.

L'hon. M. FIELDING : Il y a eu quelque discussion sur ce point, mais je crois que le comité a été unanime à recommander la forme actuelle. Nous avons eu un certain nombre de représentations de la part de médecins qui semblaient croire que l'on empiétait sur leurs privilèges. Rien dans ce bill n'enlève à la compagnie le droit d'employer un médecin comme arbitre, ou de lui payer ce qu'elle croit convenable sous forme de salaire ou de compensation. Le point est celui-ci : c'est que des officiers de la compagnie, autres que certains fonctionnaires mentionnés—tels que le président, le vice-président et l'administrateur—ne sont pas éligibles comme membres du bureau de direction. Le comité a été d'opinion que, les relations entre la compagnie et l'arbitre médical, étant, sans vouloir offenser personne, des relations de maître à serviteur, le serviteur ne devrait pas être le maître. L'arbitre médical, cependant, peut exiger comme conseiller, dans le bureau, tout comme un avocat pourrait le faire, mais il n'a pas qualité pour devenir membre du bureau. L'intention n'a jamais été de ligiférer contre les médecins, mais on a cru que les officiers de la compagnie, autres que les fonctionnaires déjà nommés ne devraient pas être directeurs.

Sur l'article 139 (assurance dans les compagnies non licenciées).

M. SPROULE : C'est là l'article qui devait être remis à plus tard avec l'article 70.

L'hon. M. FIELDING : Je propose de retrancher le paragraphe 4 de l'article 139 comme n'étant pas nécessaire. Puis, le reste de l'article pourra être remis à plus tard.

M. LENNOX : Que penserait le ministre de l'opportunité de remettre cela pour le présent comme avis de motion ?

L'hon. M. FIELDING : Tout l'article peut être remis. Seulement, je veux qu'il soit bien compris que je ne veux pas que le paragraphe 4 soit adopté.

M. LENNOX : Oui, mais quant au fait de le retrancher. . .

L'hon. M. FIELDING : Tout l'article peut être remis. Je n'y ai aucune objection.

M. PERLEY : Que fera-t-on du revenu ?

L'hon. M. FIELDING: Il ira dans le trésor fédéral. Ceci est réellement un article qui concerne la disposition d'une somme d'argent, et je doute que la Chambre puisse l'adopter au moyen de la procédure actuelle. Il s'agit de disposer du revenu public, et je crois que tout homme pourrait le faire retrancher en soulevant cette objection.

Sur l'article 175 (responsabilité dans les cas de prêts par les compagnies aux directeurs ou officiers).

L'hon. M. FIELDING: Je propose de biffer les mots "ou commis" dans la deuxième ligne et d'insérer le mot "ou" avant le mot "officier".

(L'amendement est adopté).

Sur l'article 177 (pas de prêts aux directeurs ou officiers.)

L'hon. M. FIELDING: Je propose un amendement semblable, que les mots "ou commis" soient biffés et que le mot "ou" soit inséré avant le mot "officier".

(L'amendement est adopté.)

Il est fait rapport de l'état des travaux.

M. PERLEY: Se propose-t-on de reprendre cette discussion lundi matin?

L'hon. M. FIELDING: Je serai heureux de me conformer à la convenance de l'honorable député. La Chambre s'est montrée très accommodante, si quelque honorable député désire y revenir à une heure quelconque, je serai heureux de me conformer à son désir. Pour le présent, nous allons tout simplement l'inscrire au feuillet pour lundi matin.

DISCUSSION DU PROJET DE RESOLUTION TENDANT) A AUTORISER UN EMPRUNT D'ETAT.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

1. Décide qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à prélever, par voie d'emprunt, en sus des sommes non encore empruntées, et négociables, dépendant des emprunts autorisés par le Parlement, en vertu de toute loi passée avant ce jour, telle somme ou telles sommes d'argent ne dépassant pas en tout le chiffre de cinquante millions de dollars, qui peuvent être requises pour solder les emprunts et obligations du Canada, arrivant à échéance, et pour pourvoir aux travaux publics autorisés par le parlement du Canada;

2. Que les sommes d'argent à prélever par voie d'emprunt, en vertu de toute loi basée sur les présentes résolutions, seront prélevées sous le régime des dispositions de la partie du chapitre vingt-quatre des Statuts Révisés du Canada concernant la dette publique, et le prélèvement des emprunts autorisés par le

M. W. S. FIELDING.

Parlement;—et que les sommes ainsi prélevées formeront partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Nos débats antérieurs sur les affaires du pays, ont appris à la Chambre que des créances considérables auxquelles nous devons pourvoir, arrivent bientôt à échéance. Nous sommes autorisés à emprunter pour des fins spécifiées, mais il est nécessaire que nous le soyons aussi pour d'autres fins et principalement pour solder nos échéances.

L'emprunt de 1885, doit arriver à échéance le 1er janvier prochain. Cet emprunt qui était la conversion d'un autre emprunt, s'élève à près de £6,500,000 sterling. Pour faire honneur à cette échéance nous avons certains fonds d'amortissement, qui y pourvoient en partie et nous n'aurons qu'à nous procurer la différence. Le rachat de cet emprunt nécessitera une somme de \$20,000,000.

Nous avons aussi des emprunts temporaires qui arrivent à échéance dans le courant du présent exercice, pour une somme de \$11,277,333, que nous devons racheter.

Il y a encore un deuxième emprunt de 1885 à 4 p. 100, que nous sommes libres de racheter cette année, en donnant six mois d'avis, ou de ne racheter qu'en 1910. Il est important que nous prenions des mesures pour racheter cet emprunt si les conditions du marché monétaire étaient favorables. Si, au contraire les conditions étaient telles qu'il n'y aurait pas d'avantage à le racheter, nous pourrions en retarder l'échéance. Il porte 4 p. 100 d'intérêt et c'est une question à débattre, de savoir s'il serait préférable de le racheter; dans tous les cas, il est important que nous soyons autorisés à le racheter, si les conditions du marché étaient favorables, nous permettraient d'emprunter à un taux moins élevé.

Par conséquent, pendant l'exercice courant nous aurons besoin de \$20,874,000 pour le rachat de l'emprunt de 1885, de \$11,277,333 pour le rachat des emprunts temporaires et de \$17,750,000 pour le rachat du deuxième emprunt de 1885, au cas où nous croirions plus sage de le racheter. Ces trois sommes réunies forment un total de \$49,901,333. Il nous faudra donc environ \$50,000,000 et c'est la somme que nous avons décidé de demander à emprunter.

M. LENNOX: Quel est le taux de l'intérêt sur ces emprunts temporaires de \$11,000,000?

L'hon. M. FIELDING: L'intérêt n'est pas le même sur tous; j'ai donné les taux dans un débat précédent et on peut les retrouver dans le hansard. Ils ont été contractés à diverses époques, au prix du marché; je crois que sur un, nous payons 4 p. 100, et moins sur les autres.

M. PERLEY: J'espère que le ministre, en prévision des sommes considérables que

nous aurons à emprunter d'ici à quelques années, placera cet emprunt à long terme. Les emprunts à courte échéance entraînent de fortes dépenses. Le marché monétaire est propice et il serait plus prudent de contracter un emprunt à longue échéance. Quand à l'ancien emprunt à 4 p. 100, que nous pouvons laisser courir encore plusieurs années, je ne crois pas que nous puissions obtenir un taux net inférieur à 4 p. 100, vu les nombreux emprunts que nous aurons à faire pendant quelques années encore.

L'hon. M. FIELDING: S'il arrivait que nous puissions emprunter à 3½ p. 100, mon honorable ami qui est un homme d'affaires, nous conseillerais de racheter l'emprunt; mais cela ne sera fait que si nous y trouvons un avantage. D'ailleurs, je partage entièrement l'avis de mon honorable ami et je considère que les emprunts à long terme sont les emprunts à courte échéance.

Si l'on veut bien me permettre de revenir sur un débat antérieur, je rappellerai que l'honorable député de la gauche s'est fortement élevé contre les emprunts à courte échéance, principalement contre la coutume inaugurée en 1904, et il a en même temps parlé avec enthousiasme, mais un enthousiasme modéré, du précédent sous-ministre des Finances (M. Courtney). Chose intéressante, c'est que l'emprunt à courte échéance que mon honorable ami a surtout critiqué est celui qui a été contracté à Londres, par M. Courtney lui-même. Je ne dis pas cela pour dégager en quoi que ce soit la responsabilité du ministre, mais je cite le cas pour démontrer qu'à tout bien considérer, l'emprunt à courte échéance était peut-être le plus avantageux qu'il y avait à faire dans le temps.

M. PERLEY: Cela prouve que l'homme le plus capable peut quelquefois se tromper.

L'hon. M. FIELDING: Oh! non.

M. SPROULE: Je suppose que le bill va être adopté aujourd'hui.

L'hon. M. FIELDING: Non, la 3e lecture en sera remise à lundi.

M. SPROULE: Demandra-t-on des soumissions pour la somme entière, ou pour des parties seulement, selon qu'en décidera le Gouverneur en conseil ou le ministre des Finances?

L'hon. M. FIELDING: Il est tout probable que cet emprunt sera lancé sur la place de Londres et tout dépendra des conditions du marché. Si nous croyons préférable de placer une forte somme immédiatement, nous le ferons. Si, après avoir consulté nos conseillers financiers, il est jugé plus avantageux de fractionner l'emprunt, nous agirons en conséquence. Tout

dépendra du marché et de l'avis des financiers de Londres que nous consultons.

M. PERLEY: Qu'est-ce que le ministre a décidé au sujet des fonds d'amortissement.

L'hon. M. FIELDING: J'ai dit dans le discours sur le budget, que bien que cette politique des fonds d'amortissement ait été abandonnée depuis quelques années, nous croyons plus sage d'y revenir, et que les nouveaux emprunts comporteront un fonds d'amortissement.

M. PERLEY: J'approuve cette décision, et j'espère qu'on s'y conformera à l'avenir.

(Il est fait rapport de la résolution qui est lue une 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. FIELDING demande à déposer un bill (n° 191) tendant à autoriser, par voie d'emprunts, certaines sommes d'argent pour le service public.

Monsieur l'Orateur, ce bill est basé sur la résolution que nous venons d'adopter. Je demanderai à la Chambre d'en poursuivre la délibération jusqu'au point que j'ai indiqué, et de réserver la 3e lecture pour lundi.

(La motion est adoptée, le bill est lu une 1re et une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

M. HENDERSON: Le fonds d'amortissement s'appliquera-t-il à toute la somme de \$50,000,000?

L'hon. M. FIELDING: A tous les emprunts contractés à l'avenir; c'est du moins mon intention.

M. HENDERSON: Comment ce fonds d'amortissement sera-t-il placé, en attendant l'échéance de l'emprunt?

L'hon. M. FIELDING: Ces obligations sont mises sur le marché et peuvent être rachetées, de temps à autre. La règle était de racheter des effets fédéraux quand l'occasion s'en présentait et nous continuerons à suivre cette règle. L'avantage d'un fonds d'amortissement c'est de créer un marché pour nos propres effets.

M. HENDERSON: Je comprends que le fonds d'amortissement qui existe actuellement pour le rachat de certains emprunts est placé sur nos propres obligations; c'est-à-dire que nous avons employé l'argent de ce fonds à acheter nos obligations, et c'est autant de moins que nous aurons à payer à l'échéance.

L'hon. M. FIELDING: Oui; et autant que possible, nous suivrons la même règle.

M. SPROULE: Comment se calcule l'intérêt sur le fonds d'amortissement?

L'hon. M. FIELDING: Le fonds d'amortissement est entre les mains d'un séques-

tre, si l'obligation rachetée n'est pas déduite, elle est versée dans le fonds d'amortissement, et on lui crédite l'intérêt, comme si elle était encore entre les mains du public.

M. HENDERSON: Une tenue de livre en partie double.

L'hon. M. FIELDING: Oui.

(Il est fait rapport du bill.)

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE DEPARTEMENT DU TRAVAIL.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose la 2e lecture du bill (n° 165) concernant le département du Travail.

—Monsieur l'Orateur, l'autre jour, en déposant la résolution sur laquelle ce bill est basé, j'ai dit que lors de la 2e lecture j'expliquerais les raisons pour lesquelles le Gouvernement demande cette législation. Les commentaires que j'ai entendus à plusieurs reprises m'ont fait comprendre que dans l'esprit de certains députés de la gauche, il existe sur l'opportunité de ce projet de loi.

Pour ma part, je considère que le seul reproche qu'on puisse nous faire, c'est d'avoir trop retardé, car cette loi aurait dû être votée depuis des années. Il est rendu nécessaire par la gravité et l'importance sans cesse grandissantes des questions et des problèmes sociaux.

Le mot "Travail" et une expression plutôt complexe. Il est susceptible de plusieurs significations, mais pour les fins de ce projet de loi, il désigne les relations entre les salariés et les patrons.

Personne ne niera que pendant des générations et des générations le prolétariat ne comptait guère dans la société. Le seul droit que la loi reconnaissait au salarié et était de s'adresser aux tribunaux pour recouvrer la maigre pitance qui lui était due. Il y a cinquante au soixante ans, le monde civilisé entretenait des idées assez rudimentaires sur les droits du travail et sur la dignité des ouvriers comme classe. Mais depuis soixante ans, les progrès de la civilisation ont amené toute une révolution dans les relations entre ouvriers et patrons.

Le travail a enfin atteint à la dignité d'une classe dans la société, une classe tout aussi importante que les autres dans l'économie sociale. Depuis lors jusqu'à nos jours, le travail a donné naissance à de nombreuses lois dans tous les pays civilisés et le Canada n'est pas resté en arrière. Sous ce rapport nous pouvons prétendre à être aussi avancés, sinon plus avancés que beaucoup d'autres pays parmi les plus civilisés.

Il y a quelques années, poursuivant l'idée que je viens d'indiquer, le Parle-

M. W. S. FIELDING.

ment du Canada crut opportun d'établir un bureau du travail. C'était dans le but de tenter une expérience, et lorsque cette proposition fut soumise à la Chambre, plusieurs crurent qu'il n'y avait pas lieu d'en espérer de grands avantages pratiques. Mais ceux qui pensaient ainsi dans le temps ont dû changer d'opinion. L'expérience a été un véritable succès, et s'il s'agissait aujourd'hui de soumettre cette mesure à la Chambre, je doute qu'elle y rencontrât la moindre opposition. Il nous suffit de nous rappeler ce qu'a accompli le bureau du travail depuis sa création pour être forcé d'admettre que les résultats en ont plus que justifié l'établissement. En effet, il a réussi non seulement à alléger les conditions du travail même, mais il a rendu les rapports entre les patrons et les employés plus satisfaisants qu'ils ne l'avaient jamais été auparavant. Dans notre opinion, l'expérience entreprise il y a neuf ans devrait, pour produire tous ses fruits, être couronnée par l'établissement d'un ministère du Travail dirigé par un ministre de la couronne responsable. Je dois dire que cet établissement a été demandé par les organisations du travail du pays. En 1906, la congrès des métiers et du travail du Canada, tenu à Victoria (C.-A.) adopta le vœu suivant:

Ce congrès est heureux d'exprimer son approbation de l'initiative prise par le gouvernement canadien d'établir un bureau du Travail, et aussi son appréciation du travail accompli par ce bureau dans l'intérêt des classes industrielles du Canada, pendant ses six années de son existence. Cependant, le congrès est d'opinion que, quoiqu'il ait été opportun dans la période d'organisation de ce bureau et de démonstration de son utilité, d'en confier la direction à un des ministres chargé du portefeuille d'un des ministères existants, le temps est venu où, tant pour étendre et rendre plus efficace le travail de ce bureau que pour assurer une représentation plus complète des vues et des besoins des classes industrielles dans le gouvernement du pays, le bureau du Travail devrait être représenté par un ministre du Travail exclusivement chargé des intérêts de ce ministère; et ce congrès est d'avis que la création d'un portefeuille spécial de ministre du Travail recevrait la cordiale approbation des classes ouvrières du Canada, d'un bout à l'autre du Dominion.

Au congrès tenu par le même corps l'année suivante à Winnipeg, le vœu suivant a été adopté:

Ce congrès enregistre son appréciation des précieux services rendus aux ouvriers du Canada par le bureau du Travail du Dominion depuis l'établissement de ce bureau en 1900. Le congrès croit que l'accroissement continu et l'expansion du travail de ce bureau pendant les sept années de son existence est une preuve non équivoque de l'importance de plus en plus grande de cette branche de

l'administration. Tout en reconnaissant le talent avec lequel le ministre actuel du Travail et ses prédécesseurs, se sont acquittés des devoirs de leur charge comme ministre de cette branche, le congrès est d'avis que la sphère d'action de ce bureau, son efficacité et son utilité augmenteraient considérablement si l'on y nommait un ministre du Travail qui donnât exclusivement tous ses soins au travail de ce ministère. Non moins dans l'intérêt général du pays que dans celui des classes ouvrières, ce congrès recommande au gouvernement du Dominion d'ajouter aux portefeuilles actuels celui d'un ministre du Travail qui aura la direction du bureau du Travail comme branche séparée et distincte de l'administration.

En 1908, le même congrès tenu à Halifax adopta une résolution dans le même sens; et, au congrès national des métiers et du travail du Canada, tenu en 1904, la résolution suivante fut adoptée:

Que l'on insiste auprès du Gouvernement pour qu'il sépare le ministère du Travail de celui des Postes. Dans l'opinion de ce congrès, cette séparation s'impose à cause de l'augmentation considérable des affaires dans le bureau du Travail, et aussi parce qu'un ministre du Travail, agissant en cette capacité, serait mieux en position de donner plus d'attention aux réclamations des ouvriers.

Le congrès tenu à Québec en 1908 adopta une résolution semblable. Le gouvernement est d'opinion que cette demande est légitime et qu'il y a lieu d'y accéder, et c'est ce qui a motivé la mesure que nous proposons. La Chambre a le droit de savoir quelle dépense entraînera pour le pays la séparation proposée. La seule dépense nécessitée par la création de ce nouveau ministère sera de \$7,300 par année: \$7,000, chiffre des appointements du ministre, et \$300 pour le salaire partiel de son secrétaire. Je suppose que dans de telles circonstances la Chambre ne refusera point de sanctionner ce projet de loi; ainsi je propose qu'il soit lu pour la 2e fois.

M. R. L. BORDEN: Je n'ai point de raisons spéciales à avancer contre la proposition de créer un ministère du Travail, je désire seulement signaler certaines considérations sur lesquelles je me permettrai d'attirer l'attention de la Chambre. Au Canada, comme dans tous les pays civilisés, les rapports de ce que l'on appelle la classe laborieuse avec le reste de la société, sont d'une importance capitale pour chacun, et l'habileté des Canadiens ou de tout autre peuple à essayer de trouver une solution sage et équitable des différents problèmes sociaux et économiques qui s'imposent à l'attention du monde civilisé est une des preuves de ses aptitudes à se gouverner par lui-même. Je reconnais que les questions, je pourrais dire les problèmes, qui touchent aux conditions du travail sont dignes de la plus profonde et de la plus

sérieuse attention des Canadiens, de leurs représentants et des membres du cabinet. Mais il y a une autre considération qui mérite d'attirer l'attention. Nous formons une population quelque peu éparse d'environ 7,000,000 couvrant un vaste territoire et notre Constitution pourvoit déjà à l'existence de quatorze membres du cabinet et d'un procureur général.

Sans essayer le moins du monde de réduire le nombre des membres du cabinet, le Gouvernement propose aujourd'hui d'en ajouter un nouveau; de sorte que, sous le rapport du nombre de ministres membres du cabinet, nous tiendrons, je pense, le premier rang dans le monde civilisé. Mon honorable ami a-t-il oublié les échos qui résonnaient dans cette enceinte avant 1896, lorsque l'on comparait le nombre des ministres fédéraux avec le nombre existant aux Etats-Unis? Se rappelle-t-il les vigoureuses protestations de ceux qui étaient alors ses collègues et qui, aujourd'hui, jouissent de sa confiance comme membres de son Gouvernement. Ils auraient bien voulu savoir alors pourquoi il fallait aux Canadiens douze ou treize ministres de la couronne, tandis que les Etats-Unis se contentaient fort bien de sept ou huit. Le Gouvernement pense-t-il à cela en ce moment. Regardons un peu à l'étranger. L'Australie, avec une population d'environ cinq millions, tout un continent à gouverner, dans des conditions très difficiles sous plus d'un rapport, avec des problèmes à résoudre plus ardues, j'en suis sûr, que ceux qui préoccupent le Canada, l'Australie à sept ministres de la couronne. Le cabinet de la Nouvelle-Zélande se compose de huit ministres; celui de la Tasmanie de cinq; la France en a douze, et les Etats-Unis dont les conditions se rapprochent davantage des nôtres sous beaucoup de rapports, réussissent fort bien à gouverner une population d'environ 90,000,000 avec un cabinet composé de neuf ministres. Dans toutes les remarques que le très honorable ministre a jugé à propos d'adresser à la Chambre je n'en ai entendu aucune qui indiquât les raisons qui font qu'au Canada il nous faut seize ministres.

M. SPROULE: Dix-huit.

M. R. L. BORDEN: Il y en a tant que j'en ai oublié le nombre exact. La branche des affaires étrangères et celle des mines n'ajoutent rien au nombre.

M. HENDERSON: Elles y ajouteront dans un an ou deux.

M. R. L. BORDEN: Nous avons actuellement un président du conseil, un directeur général des Postes, un ministre de l'Agriculture, un ministre du Commerce, un ministre de l'Intérieur, un ministre du Revenu de l'intérieur, un ministre des Douanes, un ministre de la Milice, un ministre de la Marine et des Pêcheries, un secrétaire

d'Etat, un ministre des Finances, un ministre des Chemins de fer et des Canaux, un ministre des Travaux publics et un procureur général au rang bien fourni desquels on va ajouter un ministre du Travail.

Sommes-nous réellement si bornés en ce pays, qu'il faille seize ou dix-sept ministres de la couronne pour gouverner une population de sept millions? et les habitants des Etats-Unis nous sont-ils tellement supérieurs en intelligence, en talent et en tout, qu'il suffise d'un cabinet de neuf ministres pour gouverner quatre-vingt-dix millions d'habitants? Au moment où les conditions des revenus de ce pays ne sont point absolument des meilleures, il me semble assez remarquable que le premier ministre n'ait point cru devoir tenir compte de cette considération. N'y a-t-il pas quelques-uns de ces ministères qui pourraient être fusionnés? Quand nous créons un ministère du Travail, ne pourrions-nous y adjoindre deux de ces ministères sous le même ministre? Je crois que quelques-uns de nos ministres ne sont pas actuellement surchargés de travail dans l'accomplissement de leurs devoirs officiels. Aux Etats-Unis, les problèmes concernant le travail sont, j'imagine, tout aussi sérieux qu'en ce pays. Quiconque a étudié les conditions existant aux Etats-Unis depuis quinze à vingt ans ne saurait refuser de reconnaître la vérité de cette assertion. On y a fait preuve d'un bon jugement en matière commerciale en réunissant dans un même branche le commerce et le travail, qui se touchent de bien près. Ainsi donc, quand nous serons en comité, je demanderais au premier ministre de nous donner les véritables raisons pour lesquelles les Canadiens requièrent tant de ministres, tandis que les Etats-Unis peuvent si bien se contenter d'un nombre bien plus restreint. Depuis que l'honorable chef du cabinet est arrivé au pouvoir, on a nommé deux nouveaux ministres, celui des Douanes et celui du Revenu de l'intérieur, qui n'étaient auparavant que de simples contrôleurs. Je suis porté à croire que nous devrions nous efforcer de nous rapprocher de l'état de choses qui existe dans la Grande-Bretagne, où plusieurs fonctionnaires administratifs font partie du gouvernement, mais non du cabinet, comme notre solliciteur général. En Grande-Bretagne, ni l'avocat général, ni le procureur général ne font partie du cabinet. En ce qui concerne l'administration des affaires du pays, en Grande-Bretagne, elle ne varie nullement avec le parti au pouvoir. Quand un nouveau parti prend les rênes, on constate naturellement un changement de politique, s'il en existe; mais les affaires courantes du pays sont transigées par des fonctionnaires permanents occupant une position assurée dans le service administratif du pays. A ces gens-là est confiée une grande partie du

M. R. L. BORDEN.

travail officiel qu'accomplissent ici les ministres de la couronne.

Bien que nous ne puissions pas espérer, et que nous ne désirions peut-être pas imiter cet exemple de près, nous pourrions nous en rapprocher. Dans ce cas, il serait très aisé, non seulement de ne pas augmenter le nombre actuel des portefeuilles, mais de le diminuer à l'avenir. Nous pourrions discuter ces détails lorsque la Chambre étudiera le projet de résolution en comité général; mais, dans l'intervalle, j'ai cru que je n'outrepasserais pas mon droit en appelant l'attention de mon très honorable ami sur certaines réflexions qu'il a dû se faire avant 1896 et qu'il semble avoir singulièrement oublié depuis qu'il est au pouvoir.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

M. R. L. BORDEN: Que dit le premier ministre du contraste entre la situation au Canada et aux Etats-Unis?

Sir WILFRID LAURIER: La question que mon honorable ami a soulevée ne remonte pas au déluge, mais elle date de la fédération. La comparaison entre le nombre de portefeuilles au Canada et aux Etats-Unis a donné lieu à des controverses entre les deux parties depuis mon entrée au Parlement. La différence est radicale et mon honorable ami le sait comme moi. Les deux systèmes sont entièrement différents.

Aux Etats-Unis, les fonctions d'un membre du cabinet sont purement exécutives et non législatives. Il ne fait pas partie du congrès et ses fonctions sont exclusivement exécutives. Les lois elles-mêmes ne sont pas élaborées par le cabinet. Un ministre, s'il désire faire adopter une loi, peut se rendre auprès de l'un des commissaires du congrès ou auprès du Sénat pour discuter la question; mais la décision finale dépend du Sénat ou de la Chambre des représentants. Ainsi, reportons-nous à l'époque de la guerre civile, alors que M. Chase était secrétaire du trésor et que le devoir lui incombait de prélever des fonds pour soutenir cette formidable lutte. Il a soumis ses projets et ses propositions au comité des finances du congrès, mais il n'a eu aucune responsabilité à l'égard des prescriptions législatives qui furent subséquemment adoptées.

Mais notre système est différent. C'est le système anglais. Mon honorable ami a déclaré que, à son avis, nous devrions nous rapprocher autant que possible du système en vigueur en Angleterre, et je tombe d'accord avec lui et souhaite que nous puissions le faire. Mais, dans ce cas, il nous faudrait avoir, comme en Grande-Bretagne, plusieurs secrétaires parlementaires. Or, nos ministres sont privés de ces aides.

Mon honorable ami a rappelé que nous avons créé de nouveaux ministères depuis notre avènement au pouvoir. En prenant les rênes de l'administration, nous avons constaté qu'aux termes de lois remontant à quelques années, la perception des droits de douane et des droits d'accise avait été confiée à deux contrôleurs. De plus, quelques années auparavant, l'ancien ministère conservateur avait créé le département du Commerce. Celui-ci date de 1890 ou de ce temps-là. C'était un nouveau portefeuille et, en même temps, on avait confié à deux contrôleurs la perception des droits de douane et des droits d'accise.

A cette époque-là, mon honorable ami ne faisait pas partie de la Chambre, mais je demande aux plus anciens députés de dire s'il n'est pas vrai que la création de ces emplois de contrôleurs n'a jamais contenté personne. Le parti alors au pouvoir n'en a jamais été satisfait, et nous avons constaté qu'elle n'était pas satisfaisante et qu'il était préférable de confier la perception de ces revenus à des ministres responsables.

Mon honorable ami laisse entendre que nous pourrions supprimer un portefeuille ou réunir deux ministères en un seul. Un jour, encore éloigné, il occupera le poste de responsabilité où je suis et il s'apercevra que, s'il est facile de critiquer dans l'opposition, la situation change lorsqu'il s'agit de mettre ses théories en pratique, à titre de ministre responsable. Il a fait allusion à quelques-uns de mes amis qui, à cette époque-là, pensaient que nous avions trop de ministres.

Il en voit peut-être quelques-uns parmi nous qui n'avaient pas alors connu les responsabilités ministérielles; mais, même avant de les avoir connues, je n'ai jamais exprimé cette opinion et j'ai toujours cru que, en conformité du système anglais, nous n'avions pas trop de ministres. Tant que nos ministres exerceront des fonctions exécutives, qu'ils seront responsables de la législation et devront siéger au Parlement, nous ne pourrions imiter le système américain qui comprend un département législatif et un département exécutif. Les deux systèmes sont tellement différents que c'est une erreur de comparer le petit nombre de fonctionnaires exécutifs qui conseillent le président aux nombreux fonctionnaires qui sont les conseillers de la couronne. J'ai toujours pensé que le système anglais était meilleur et, si nous examinons le coût des deux systèmes, nous nous apercevons que, en somme, le nôtre n'est pas celui qui coûte le plus cher.

M. R. L. BORDEN: Lorsqu'il compare notre organisation à l'organisation anglaise mon très honorable ami ne doit pas perdre de vue que le gouvernement anglais remplit toutes les fonctions essentielles à l'administration de tout l'empire et qu'en outre il

joue dans les Iles-Britanniques à l'égard d'une population de 45,000,000 d'âmes, le même rôle que les gouvernements provinciaux au Canada. Aussi, si vous ajoutez le nombre des ministres fédéraux au nombre des ministres provinciaux dans toute l'étendue du Canada, vous obtenez un total surprenant même lorsqu'on le compare au grand nombre des membres du cabinet anglais.

Je ne suis pas porté à croire que le système américain exige moins de travail de la part des membres du cabinet des Etats-Unis. Là-bas, il est vrai, les ministres ne siègent pas au congrès. Les auteurs de la constitution américaine étaient imbus des principes des politiques anglais du 18e siècle qui rêvaient la séparation complète des fonctions exécutives et des fonctions législatives. Ils se renseignèrent sur les opinions exprimées en ce sens en Grande-Bretagne non seulement par les hommes publics, mais par les auteurs de droit constitutionnel, et ils en firent la base de la loi organique du pays.

Il sensuit qu'un membre du cabinet des Etats-Unis doit s'occuper de faire soumettre au congrès les projets de loi qui concernent son département; dans ce but, il doit entretenir des rapports intimes et suivis avec les présidents des comités. Au lieu d'accomplir ce travail au sein du congrès, il doit s'en acquitter en se tenant constamment en communication avec les présidents des comités, de sorte que je ne vois pas qu'un ministre américain soit moins occupé, moins surchargé, que les membres du présent ministère canadien.

Cependant il n'y a pas lieu de prendre modèle sur les Etats-Unis ou la Grande-Bretagne. Que dira-t-on de la confédération australienne qui se contente de sept ministres pour une population qui n'est guère inférieure à la nôtre et pour la solution de problèmes administratifs au moins aussi compliqués que les nôtres? L'Australie a assez de sept ministres pour se gouverner, tandis qu'il nous en faut seize, au moins.

Je ne nie pas la logique des paroles du premier ministre qui dit qu'il est plus facile de critiquer que de bien faire, mais on peut en dire autant de presque toutes les réformes. Il est beaucoup plus aisé d'indiquer une réforme que de l'accomplir, mais ce n'est pas une raison de s'abstenir d'en démontrer la nécessité, ou de ne pas s'efforcer sincèrement de la réaliser, si elle est bonne.

Je demanderai au premier ministre s'il a des renseignements à donner à la Chambre au sujet de celui auquel il se propose de confier le nouveau portefeuille.

L'hon. M. PATERSON: Avant que le premier ministre fasse aucune déclaration je désire dire quelques mots. Depuis son avènement au pouvoir, c'est la première

fois, je crois, que le Gouvernement se propose d'augmenter le nombre de ses membres. La meilleure manière de se former une opinion en cette matière n'est probablement pas de nous comparer à d'autres pays qui se trouvent dans une situation bien différente.

Depuis que le Gouvernement s'est emparé des rênes de l'administration, notre population a augmenté de moitié, au moins.

Il n'est donc pas surprenant qu'il soit question de créer un autre ministère. Je me fie à mes souvenirs, mais il y a longtemps que je fais partie de la Chambre, et je ne crois pas me tromper en affirmant que le nombre des membres du ministère est exactement le même qu'en 1896. A vrai dire, il y a deux ministres de plus; mais, à cette époque-là, il y avait deux contrôleurs qui faisaient partie du ministère, bien qu'ils ne fussent pas membres du cabinet. Ces contrôleurs ont pris rang parmi les membres du cabinet, mais c'est un rang qu'ils avaient occupé autrefois. On avait commis une grave erreur en subordonnant ces deux départements au département du Commerce. D'ailleurs, en élevant les deux contrôleurs au rang des ministres, on n'a augmenté la dépense annuelle que de \$2,000 pour chacun.

M. R. L. BORDEN: J'ignore s'ils avaient été membres du cabinet auparavant.

L'hon. M. PATERSON: Assurément. Je me fie à mes souvenirs, je le répète, et il y a de cela douze à quinze ans. Mais, sauf erreur, sir John Macdonald proposa de créer un nouveau portefeuille, celui du Commerce, et le Parlement agréa cette proposition. Cette loi resta lettre morte pendant deux ou trois ans. Lorsqu'on l'appliqua—j'ai oublié si ce fut par proclamation ou autrement—le département du Revenu de l'intérieur et le département des Douanes, qui étaient dirigés par des membres du cabinet, furent subordonnés au département du Commerce et durent traiter avec le cabinet par l'entremise du ministre de ce dernier département. Naturellement, c'était un arrangement des plus absurde. Le ministre qui dirige un département doit faire face à des complications de toutes sortes. Je ne veux pas exagérer l'importance de mon département, mais tout le monde comprend, j'imagine, que plusieurs cas difficiles et compliqués se présentent dans l'administration de tous les départements. Le ministre siège au conseil des ministres et à celui du Trésor. Lorsque le chef d'un département devait s'adresser au ministre du Commerce et lui expliquer tous les tenants et aboutissants d'une question difficile (que lui-même avait étudié pendant deux heures afin de la bien saisir pour que celui-ci pût la faire comprendre à ses collègues, le système, il va sans dire, devenait impraticable.

M. W. PATERSON.

Mon chef (sir Wilfrid Laurier) s'était opposé à cela dès le commencement, et il était parfaitement compris que, si nous revenions au pouvoir, l'ancien ordre de choses serait rétabli, et que ces positions donneraient entrée dans le cabinet, de façon que les chefs du conseil des douanes comme du conseil du revenu intérieur assisteraient aux réunions du cabinet et vaudraient en même temps à leurs propres affaires. C'est ce qui a été fait dès la première session après notre arrivée au pouvoir. Comme je l'ai dit, lorsque la charge de ministre du Commerce et de l'Industrie a été établie, et que les Douanes et le Revenu intérieur lui ont été subordonnés, il a été nommé un solliciteur général qui devait être membre du Gouvernement. Cet office a été continué. C'est pourquoi je pense avoir raison de dire qu'il y a aujourd'hui le même nombre de membres du gouvernement qu'il y avait il y a douze ans lorsque ce gouvernement est venu au pouvoir. Quand il s'agit de savoir s'il convient d'augmenter ce nombre, je crois qu'il vaudrait mieux, au lieu de nous comparer à d'autres pays, considérer le changement qui s'est produit chez nous. Avec la croissance du Canada, avec la grande étendue de pays qui s'ouvre dans toutes les directions avec une augmentation de près de moitié dans le chiffre de l'augmentation, il y a infiniment plus de besogne à faire. Un ministre de cabinet qui est assidu à ses affaires n'a guère de loisirs. Je crois, ainsi que l'a dit mon chef que, si jamais le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) arrive à prendre les rênes de l'administration, il trouvera difficile de réduire ce nombre. Il se peut que la réunion de certains départements en un seul ne ferait pas tort à l'expédition des affaires, mais je ne vois pas comment cela pourrait s'accomplir. Quand un ministre aujourd'hui est absent de son ministère, soit par maladie, soit à cause de certaines affaires officielles qui l'appellent ailleurs, soit pour toute autre cause, et qu'un autre ministre vient temporairement prendre charge de ce ministère pour y donner la même attention qu'au sien, il lui faut nécessairement compter sur son sous-ministre. Le ministre qui remplit consciencieusement les fonctions de sa charge y trouve, je crois, de quoi occuper tous ses instants.

M. R. L. BORDEN: Je ne sache pas que nous soyons à blâmer pour avoir recherché dans d'autres pays des exemples et quelle pratique on y suit. Nous comparons nos revenus, notre système fiscal, notre mode de gouvernement et nos pratiques gouvernementales avec celles des autres pays. Rien de nouveau en cela. Je ne pense pas qu'il soit hors de saison, dans une question comme celle qui nous occupe

en ce moment, de nous demander ce qui se fait aux Etats-Unis par exemple, en Angleterre, en Australie, à la Nouvelle-Zélande. Je veux bien admettre tout ce que le ministre des Douanes (M. Paterson) a dit du passé, sauf peut-être que du temps des conservateurs il n'a jamais, je crois, existé de portefeuille du commerce et de l'industrie dans le même temps que le ministre des Douanes et le ministre du Revenu de l'intérieur avaient leur entrée dans le cabinet.

L'hon. M. PATERSON: Je pense que l'honorable député a raison pour ce qu'il dit là.

M. R. L. BORDEN: Je ne crois pas que, dans une question comme celle-ci, il faille faire grand cas du chiffre de la population. Ce qui doit surtout occuper l'attention d'un ministre de la couronne, c'est tion d'un ministre de la couronne, c'est la politique du pays, et, quant à cela, il n'y a guère de différence entre gouverner un pays de cinq millions et gouverner un pays de vingt millions. Si le chiffre de la population devait être une base sûre, nous pourrions nous attendre à avoir un cabinet de 192 ministres lorsque nous auront atteint la population actuelle des Etats-Unis; et, avec tout l'optimisme du ministre des Douanes, je crois, qu'il lui serait difficile de tenir pour possible une telle éventualité.

L'hon. M. PATERSON: C'est le volume d'affaires qui fait la différence.

M. R. L. BORDEN: Et c'est précisément là-dessus que j'ai insisté. Je le dis en toute humilité, puisque je n'ai jamais eu à conduire les affaires d'un département, mais il me semble que les ministres de la couronne font un peu trop de travail administratif. Ce n'est pas pour cette besogne qu'ils sont là. Leur principale affaire est de diriger la politique du pays. L'administration proprement dite se trouvera mieux d'être entre les mains d'hommes expérimentés, que l'on aura nommés, non pas par faveur politique, mais uniquement pour telles aptitudes qui les rendent propres à la besogne pour laquelle on les engage; tirés pour la plupart—si mes idées doivent jamais prévaloir—des classes inférieures du service pour être graduellement amenés aux plus hautes fonctions auxquelles leurs capacités pourraient leur donner droit d'atteindre. Si le travail purement administratif était dans une plus large mesure laissée à ces hommes, je crois que cela vaudrait mieux.

L'hon. M. PATERSON: Et la responsabilité ministérielle.

M. R. L. BORDEN: Elle existe en Angleterre comme ici.

L'hon. M. PATERSON: Mais il y a en Angleterre les sous-secrétaires d'Etat, que nous n'avons pas ici.

M. R. L. BORDEN: Je sais; mais ces sous-secrétaires occupent en Angleterre à peu près la même position que nos sous-ministres ici. Je ne sais pas sous quel rapport l'on n'attend pas de nos sous-ministres qu'ils vont faire les fonctions de sous-secrétaires permanents. Je ne parle pas des secrétaires parlementaires qui changent à chaque Parlement, je parle des sous-secrétaires permanents. Je ne veux pas qu'on se méprenne sur ce que je dis ici. Je comprends que dans un pays neuf comme le nôtre, il est une considération qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est qu'il peut être à désirer, surtout pour nos contrées de l'Ouest, que le chef politique d'un département soit, peut-être plus qu'il n'est possible en Angleterre, en contact plus immédiat avec les choses de l'administration. Je me rends parfaitement compte que dans notre monde des fonctionnaires il existe une tendance générale à faire les choses par routine, et, dans un pays en voie de formation comme le nôtre, cela pourrait avoir un effet plus nuisible qu'en Angleterre. Sans adopter tout à fait la pratique anglaise, nous pourrions sans doute nous en rapprocher beaucoup plus que nous ne le faisons. D'après mon expérience et les observations que j'ai pu faire au cours de ma carrière parlementaire, je n'hésite pas à dire que les ministres de la couronne font en ce qui touche à la besogne administrative un travail servile qu'ils ne devraient pas être appelés à faire, et si nous pouvions sous ce rapport modifier quelque peu l'état des choses, il serait, je crois, possible de réduire sans danger pour la chose publique le nombre de nos ministres de cabinet. Je ne demande pas que l'on surcharge personne. Certains ministres, et c'est peut-être le plus grand nombre, ont beaucoup trop de besogne à faire. Avec un système comme le nôtre, système quelque peu absurde, ces hommes s'imposent un travail qui finit par amener chez eux une prostration nerveuse. C'est-ce que j'ai pu constater moi-même, et plus d'une fois, à la fin de certaines sessions. Il est temps que cela cesse, et il faut que nos ministres se déchargent autant que possible de tous ces détails administratifs.

On parle de responsabilité ministérielle; sans doute qu'il faut tenir compte de cette responsabilité, mais cela ne veut pas dire que le ministre doit personnellement veiller aux moindres détails qui se présentent journellement. Cette même responsabilité ministérielle existe en Angleterre, et le ministre, tout comme ici, y est responsable des

plus menus détails de son département; il en est politiquement responsable, mais il n'en connaît jamais rien.

Si des irrégularités se commettent dans les bureaux, il en est comptable au Parlement; mais il a fait tout ce que le public a droit d'attendre de lui quand il vient honnêtement déclarer qu'il a de bonne foi mis à la direction de telle ou telle affaire un homme reconnu pour son intégrité et ses capacités, et que lui le ministre a sur-le-champ recherché le coupable, qui a été puni comme il convenait. C'est ainsi que les choses se passent en Angleterre, et c'est ainsi qu'en os affaires devraient être conduites en ce pays-ci. Il ne faudrait pas que le ministre des Douanes s'imaginât pour un instant que mes remarques ont pour but d'engager les ministres de la couronne à se charger de plus de besogne encore qu'ils ne font. Je crois qu'à part le travail administratif qui est déjà très considérable, ils ont à remplir des devoirs patriotiques qui exigent de leur part beaucoup de soin, et il n'est pas juste de demander à un homme plus qu'il ne peut faire.

L'hon. M. FIELDING: La différence entre les systèmes anglais et américains est tellement grande qu'il n'y a pas de comparaison possible à établir entre nous et les Etats-Unis. Les méthodes de gouvernement sont tellement dissemblables qu'on ne saurait faire entre les deux pays une comparaison tant soit peu équitable. J'admets cependant qu'entre la Grande-Bretagne et ses possessions il existe des termes de comparaison possible. Pour ce qui nous concerne, je suis tout à fait de l'avis du chef de l'opposition, lorsqu'il dit que les ministres de la couronne sont acablés du poids de bien des choses dont il serait à souhaiter qu'on les soulageât. Un moyen peut-être d'atteindre cette fin serait d'adopter le système anglais des sous-secrétariats. C'est avec raison que l'honorable député compare les secrétaires permanents anglais à nos sous-ministres. A ce point de vue, notre organisation serait la même; mais, en Angleterre, il existe un corps intermédiaire important entre les membres du cabinet et les fonctionnaires du service permanent. Je vois dans un des livres les plus récents qui traitent de cette matière qu'à l'heure actuelle le cabinet anglais se compose de neuf ministres.

Le nombre n'en est pas fixé par une loi, et la chose varie de temps en temps. A la suite des noms des ministres du cabinet, je trouve sous la rubrique de ministres les noms de trente-deux autres, membres de l'une ou l'autre branche du parlement, lesquels sont censés faire partie du ministère et apparaissent sous ce titre.

C'est là une organisation formidable. Ces messieurs ont à s'occuper d'une foule d'affaires que nous sommes obligés, nous, de

M. R. L. BORDEN.

traiter ici directement. Si nous avions ici ce système de sous-secrétaires, ce serait l'idéal décrit par mon honorable ami, et les membres du cabinet pourraient se contenter de diriger la politique et s'en remettre à d'autres pour l'administration. Mais avec le système que nous avons en ce moment les membres du cabinet ne font pas qu'étudier et diriger la politique du pays, mais encore ils veillent à ce qu'elle soit mise à exécution, de façon qu'ils en puissent répondre au Parlement. Et je ne parle pas de cette responsabilité constitutionnelle que mentionne mon honorable ami; mais un ministre doit être prêt à rendre un compte intelligent de tous ces mêmes détails. En Angleterre, ce n'est pas un membre du cabinet qui rend compte de ces choses, cela regarde les sous-secrétaires. Le système a de quoi séduire, mais il coûte cher. Peut-être pourrions-nous dans une certaine mesure réduire le nombre des membres du cabinet, mais il nous faudrait pour cela adopter le système anglais des sous-secrétaires. Il est à souhaiter qu'un jour ou l'autre nous soyons en état de l'adopter pour notre pays.

On ne pourrait certainement pas alléguer l'économie en sa faveur. Au contraire, ce serait une méthode plus dispendieuse que la méthode actuelle. Mais, je ne la condamnerais pas pour cela, car j'admets que le mode actuel prête à la critique, parce qu'il impose aux ministres du Gouvernement des devoirs plus onéreux qu'ils ne sont censés faire.

Maintenant, on ne peut ignorer deux ou trois circonstances qui concourent à la nécessité d'un ministère nombreux au Canada. La principale n'est certainement pas la population. Avec un territoire comme le nôtre, l'étendue compte pour beaucoup. Nous avons un vaste territoire qui est loin d'être tout peuplé. L'Ouest grandit rapidement, et toutes les parties du pays croient qu'elles ont droit d'être représentées dans le ministère. Nous ne prétendons pas que chaque province doive l'être, mais elles l'étaient toutes aux débuts de la confédération. Mais nous pensons que chaque grande division géographique, l'est, l'ouest, le centre, les Provinces maritimes, le littoral du Pacifique, de même que tous les groupes importants doivent être représentés, et toutes ces circonstances concourent à grossir le nombre des ministres beaucoup plus que si nous n'avions à tenir compte que de la population.

Il est une autre raison, que nous connaissons tous, mais que personne n'a encore mentionnée. Plusieurs races vivent ensemble au Canada, et l'on a cru sage de donner la représentation autant que possible à ces différents éléments dans le ministère aussi bien qu'au Parlement. J'espère que le temps viendra, et la généra-

tion qui pousse en sera peut-être témoin, où ces circonstances de lieu auront moins de poids qu'à présent. J'espère que le temps viendra où l'on fera moins de cas des nuances de nationalité et de croyance religieuse. Mais il faut nécessairement compter avec ces considérations de nos jours, et nous savons qu'il faut, dans la formation d'un cabinet, les respecter toutes dans l'intérêt du pays. Après réflexion faite, il faut convenir qu'au Canada, les nécessités du gouvernement demandent un ministère plus nombreux peut-être que dans aucun autre pays d'égale population.

M. HENDERSON: Nous avons eu un département du Travail depuis plusieurs années. Il fut créé par sir Wm Mulock, qui en confia l'administration au ministre des Postes, et tel il est encore aujourd'hui. Le projet de loi actuel a pour objet de créer un ministre et un sous-ministre du Travail. Il ne semble pas raisonnable que le ministre du Travail, en entrant dans le Gouvernement, reçoive \$7,000 d'appointements, tout comme le ministre des Finances, le ministre de la Justice, le ministre des Douanes et le ministre de l'Agriculture, des hommes qui ont supporté tout le poids et les inconvénients de l'administration, et dont les occupations requièrent beaucoup plus d'attention et de temps que le nouveau ministre ne sera appelé à en consacrer à son département. Même avec sa double responsabilité de ministre des Postes et de ministre du Travail, le ministre actuel (M. Lemieux) a pu trouver le temps d'aller faire des voyages au Japon, en Angleterre, confiant l'administration des deux départements aux sous-ministres. Nous avons un sous-ministre du Travail depuis huit ans seulement, et je ne sache pas que les intérêts du travail en aient souffert. On ne nous a pas encore dit le nom du nouveau ministre, mais s'il faut en croire dame Rumeur, ce sera l'honorable député de Waterloo (M. King). Je ne dirige pas mon objection contre l'honorable député de Waterloo-nord ni contre le nouveau titulaire quel qu'il soit, mais je la fais dans un but de justice et d'équité envers les autres ministres qui ont rempli leurs fonctions pour \$7,000 par année. J'ai l'intention de demander l'opinion de la Chambre sur cette question, quand nous discuterons sur la proposition de la troisième lecture.

Sir WILFRID LAURIER: C'est une bonne raison pour augmenter le traitement des autres ministres.

M. HENDERSON: Je n'ai aucun pouvoir de ce côté. Mais je puis au moins proposer un arrangement qui serait plus équitable. Nous avons voté les crédits affectés aux traitements dans le département du Travail pour l'exercice en cours. Nous avons prévu les traitements suivants:

1	sous-ministre.	\$ 5,000
1	secrétaire, 1re div., subd. A.	2,800
2	commis, 2e div., subd. A.	3,700
8	commis, 2e div., subd. B.	11,000
1	commis, 3e div., subd. A.	950
4	commis, 3e div., subd. A.	2,200
1	messenger.	650
1	emballeur et trieur.	500
	Allocation au secrétaire.	300
19		\$27,100

Nous ajoutons encore \$7,000 à cette liste pour le traitement du ministre. Avec tout ce personnel de fonctionnaires, je crois que le ministre n'aura pas grand'chose à faire. J'en appelle au Gouvernement pour remettre cette question à l'étude, et, par respect pour les anciens ministres, ne pas accorder leur traitement à un commençant.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai écouté avec plaisir la déclaration du chef de l'opposition qui, tout en critiquant l'augmentation du nombre des ministres, approuve cependant le principe du projet de loi. En réponse aux observations de l'honorable député de Halton (M. Henderson), je dirai que la représentation ministérielle doit être jusqu'à un certain point, dans notre pays, basée sur les divisions géographiques, et sur les différents éléments de population. Je le demande à l'honorable député: est-ce juste de payer au nouveau ministre du Travail un traitement moins élevé qu'aux autres ministres? Les classes laborieuses du pays ne s'offenseraient-elles pas de cette différence? Ce n'est là toutefois qu'une raison de sentiment, mais il ne faut pas oublier, d'autre part, que le département du Travail a pris beaucoup plus d'importance en ces dernières années qu'il n'en avait à ses débuts. L'honorable député a dit que le département du Travail avait été administré par le ministre des Postes à la satisfaction du public. Je ne crois pas que l'honorable député veuille faire des compliments immérités au présent titulaire, et j'accepte ses gracieusetés, mais je lui dirai que le grand nombre d'employés du département des Postes et l'immense correspondance journalière du ministre laissent ce dernier dans l'impossibilité de consacrer au département du Travail toute l'attention qu'il nécessite.

Heureusement pour le département du Travail, il a eu comme chef depuis sa création, un homme d'une habileté consommée, M. Mackenzie King, et avec lui ses fonctionnaires éclairés et laborieux. Entre autres devoirs du ministre du Travail, il est chargé d'instituer les enquêtes sur les différends industriels; de surveiller la publication mensuelle de la "Gazette du Travail"; d'administrer la loi des gages courants sur les entreprises publiques; d'administrer la loi de conciliation de 1900, la loi des différends entre ouvriers et compagnies de chemins de fer, 1903, et la loi des différends industriels, 1907. L'honorable député dit que malgré tout ce travail le ministre a pu s'absenter

pour aller au Japon. Je lui ferai observer que ce voyage au Japon se rapportait à une question ouvrière de la plus haute importance.

A ce sujet, permettez que je donne à la Chambre les chiffres les plus récents que j'ai obtenus du consul japonais, et qui montrent que durant les six mois écoulés, 92 Japonnais seulement sont entrés au Canada, et qu'en effet, il en est parti un plus grand nombre du Canada pour retourner dans leur pays, durant la même période. Ceci prouve le résultat de la mission du ministre du Travail au Japon. D'autre part, la loi des différends industriels de 1907 a beaucoup augmenté le travail de ce département, comme on peut s'en convaincre en feuilletant le très intéressant Livre bleu de cette année. L'honorable député dit que les dépenses du département ne sont pas fortes, et comme conclusion, il tâche d'en amoindrir l'importance. Il est vrai que l'administration de ce département coûte \$60,000 seulement, mais ce n'est pas là qu'il faut juger de son utilité. Je dis que le ministre du Travail a plus d'inquiétudes et d'angoisses quand les charbonniers d'Alberta, de la Colombie-Anglaise ou de la Nouvelle-Ecosse menacent de se mettre en grève, que le ministre du Revenu de l'Intérieur et le ministre des Douanes en ont ensemble pour effectuer la perception des immenses revenus.

Le Livre bleu de l'année dernière nous apprend que depuis la mise en vigueur de la loi des différends industriels de 1907, nous avons institué 52 commissions d'enquête obligatoire, sans compter un grand nombre d'arbitrages. Le département était obligé de suivre de près ces enquêtes et d'y envoyer ses fonctionnaires pour contenir autant que possible les investigations dans les limites de la loi. Ces enquêtes deviennent de plus en plus nombreuses, le département est chaque jour saisi de nouvelles demandes, et en somme la tâche est trop ardue pour être confiée à un ministre qui a déjà la charge d'un autre grand département.

J'ajouterai que sur 52 commissions établies sous l'autorité de la loi de 1907, 50 ont eu un heureux résultat, économisant ainsi pour le public de forts montants d'argent, prévenant des conflits et des animosités entre le capital et le travail, et assurant à l'ouvrier lui-même des centaines de milliers de piastres qu'il aurait autrement perdues. Je dis donc que ce n'est pas le montant d'argent engagé dans l'administration même de ce département qui doit déterminer la somme de ce traitement à voter au nouveau ministre du Travail, mais c'est la difficulté des problèmes qui se présentent. Pour prévenir les grèves et les contre-grèves, pour voir à ce que les gages courants soient payés régulièrement dans les entre-

M. R. LEMIEUX.

prises publiques, pour instituer les commissions de conciliation, pour conduire les enquêtes sur les conflits ouvriers, il faut un homme capable, un homme qui consacre tout son temps à ces devoirs, qui soit le chef du département et en ait la responsabilité.

Le chef de l'opposition a dit tout à l'heure que le ministre du Travail aux Etats-Unis était en même temps le ministre du Commerce. Il est vrai que les Etats-Unis ont depuis 1903 un département du travail séparé, mais le bureau du travail y existait depuis 1884. Il ne faut pas non plus oublier qu'il y a un bureau du travail dans presque chaque état de l'Union américaine. Le ministre du travail à Washington a par conséquent moins d'ouvrage à faire que le ministre du Travail à Ottawa.

Dans presque tous les états de l'union il y a un bureau du travail qui recueille des statistiques et applique les lois de conciliation.

M. R. L. BORDEN: N'y en a-t-il pas aussi dans quelques-unes des provinces du Canada?

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois qu'il y en a un dans la province de Québec et un dans la province d'Ontario. Je ne crois pas qu'il y en ait dans d'autres provinces.

M. PERLEY: L'honorable ministre veut-il nous dire comment il se fait qu'il suffit de sept ministres pour administrer les affaires publiques en Australie, quand ici il en faut quatorze ou quinze? Les conditions du travail ne sont-elles pas les mêmes en Australie qu'au Canada?

L'hon. M. LEMIEUX: Les conditions du travail ne sont pas les mêmes en Australie qu'au Canada. L'administration de la loi d'arbitrage obligatoire a coûté au gouvernement australien environ \$600,000 par année, tandis que l'application de la loi d'arbitrage obligatoire de 1907 du Canada, qui a donné je crois de meilleurs résultats, n'a coûté au pays que la somme de \$20,000.

M. SPROULE: Un département du Travail a été créé en 1900, et l'administration de ce département a été confiée à l'un des ministres, au directeur général des Postes, je crois, qui était alors l'honorable William Mulock. Le chapitre 24 de 63 et 64 Victoria, statuts de 1900, autorisait le ministre à créer et diriger un département du Travail, et nous paraissions répéter aujourd'hui ce que nous avons fait alors.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce n'était alors qu'une succursale du ministère des Postes, non pas un autre ministère.

M. SPROULE: En vertu de l'article 10 de cette loi pouvoir a été conféré au ministre de créer un département du Travail, et le Gouverneur en conseil devait nommer un ministre pour administrer ce département. Cependant aujourd'hui nous créons

un département aux mêmes fins et portant le même nom.

Sir WILFRID LAURIER: La réponse aux observations de mon honorable ami se trouve dans le dernier article du bill. La loi dont il a parlé et la loi de la conciliation et des métiers qui a été votée en 1900. L'article 10 de cette loi autorise le ministre à établir un département. Cette loi a été soumise au département de la Justice, et ce bill a été préparé par ce département conformément à l'article dont parle mon honorable ami.

M. SPROULE: Le ministre a-t-il ou n'a-t-il pas en 1900 établi un département du Travail? S'il en a établi un pourquoi faut-il une loi aujourd'hui pour l'établir de nouveau?

Sir WILFRID LAURIER: Il y a dans le bill les mots suivants: "qui sera présidé par un ministre du Travail". Le département du Travail prévu dans la loi dont parle mon honorable ami était une branche d'un autre ministère, celui des Postes. L'article 4 de ce bill dit qu'un ministre du Travail administrera le département du Travail qui est créé.

M. SPROULE: La chose existait auparavant. L'administration du département était assignée par décret du conseil à un ministre de la couronne, qui s'appelaient ministre du Travail, et ce ministre a administré ce département depuis ce temps-là. Pourquoi alors créer un département qui existe déjà? Ne pourrions-nous pas tout aussi bien assigner l'administration du département à un ministre quelconque de la couronne, par décret du conseil?

Sir WILFRID LAURIER: Pas à un nouveau ministre?

M. SPROULE: Ce sont les seuls pouvoirs nouveaux que vous demandez aujourd'hui?

Sir WILFRID LAURIED: Oui.

M. SPROULE: Je me rappelle parfaitement les critiques des honorables membres de la droite, lorsqu'il a été question de créer les départements de contrôleur des Douanes, et du Revenu de l'intérieur. Je crois que l'honorable ministre des Douanes d'aujourd'hui, est un de ceux qui critiquaient, et sir William Mulock, M. J. Charlton, et feu le juge Lister, et le très honorable premier ministre, et spécialement le ministre actuel du commerce sir Richard Cartwright en étaient aussi. Ils condamnaient la proposition avec une très grande vigueur, parce qu'elle augmentait les dépenses. Ils disaient que les nouveaux départements n'avaient aucune raison d'être, qu'ils étaient inutiles, et M. D. Charlton citait l'exemple des Etats-Unis qui sont gouvernés par six ministres

seulement, tandis qu'ici il en fallait douze ou quatorze. Il est très amusant aujourd'hui de voir les mêmes personnes, ou au moins celles qui sont ici aujourd'hui, défendre la création d'un autre département et l'augmentation de dépenses qui s'en suit. L'excuse que mes honorables amis donnent est que le pays a grandi, et je suppose que dans quelques années, lorsque la population aura augmenté de quelques cents mille âmes, on créera un autre ministère. Le ministre des Finances a donné comme raison que le Canada était composé de plusieurs races, et qu'il fallait les représenter dans le cabinet. Si la rumeur dit vrai nous reviendrons avant longtemps à l'état de chose qui existait à l'époque de l'union du haut et du bas Canada. Nous aurons comme une espèce de dualité de représentation, chaque province ayant son chef dans le cabinet, comme du temps des cabinets Dorion-Macdonald ou Macdonald-Dorion, et autres. Aujourd'hui, il paraîtrait que le ministre que l'on va mettre à la tête du département du Travail, devra, à cause de son histoire de famille et à cause de ses ancêtres, entrer dans une dualité de direction ministérielle, lorsque le premier ministre actuel disparaîtra. Dans la dualité projetée, M. McKenzie King, représentant les traditions de sa famille et la race à laquelle il appartient, et le deuxième serait M. Lemieux, qui représenterait la race canadienne-française.

L'hon. M. FIELDING: M. King représenterait les Allemands.

M. SPROULE: S'il faut admettre le principe que chaque race doit être représentée dans le cabinet, que ferons-nous dans l'avenir lorsque les quarante-sept races qui sont dans le Manitoba et dans les territoires voudront chacune avoir leur ministre? Quel nombreux cabinet cela fera. Nous aurons dans le cabinet des doukors, des Finlandais, des Galiciens et des juifs, lorsque chacun de ces groupes sera assez nombreux pour faire respecter ses demandes.

Nous pouvons donc prévoir bientôt le jour où nous aurons un gouvernement de jumeaux. On ne dira pas le gouvernement Dorion-MacDonald, mais le gouvernement Lemieux-King; mais si les honorables membres de la droite y tiennent absolument, pour ma part je m'y ai aucune objection.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. SPROULE: Je veux dire que nous ne sommes pas responsables de ce côté (la gauche) de la Chambre du choix que nos honorables amis de la droite pourront faire.

Je ne connais pas quelles sont les qualités du nouveau ministre; je ne connais que l'histoire de sa famille qui puisse lui donner

des titres à occuper une position aussi importante, et à être élevé au-dessus de beaucoup de membres plus vieux dans son parti et qui ont rendu plus de services. Un autre renseignement que je désirerais avoir, c'est le nombre de ministres que nous avons aujourd'hui, le traitement de chacun d'eux et le nombre de départements. Nous saurions alors combien nous dépensons pour nos ministres, et combien nous dépenserons lorsque ce nouveau département sera créé. Il y aura aussi le département des Affaires extérieures. Aura-t-il un chef séparé ou ce département sera-t-il attaché au secrétariat d'Etat?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. SPROULE: Le secrétaire d'Etat sera alors chef de deux ministères. Mais avant longtemps on nommera sans doute un autre ministre pour prendre soin de ce département, et l'on donnera encore comme excuse le développement du pays et l'augmentation de travail. Je voudrais connaître le nombre de ministres et le traitement qu'ils touchent.

Sir WILFRID LAURIER: Il y a quatorze ministres présentement, et avec le ministre des Travaux publics cela fera quinze à part le solliciteur général, qui n'est pas dans le cabinet. Le traitement du premier ministre est de \$12,000; les autres ministres touchent \$7,000 et le solliciteur général \$5,000, mais il ne fait pas partie du cabinet. Il n'y a aucun doute qu'avec le temps le nombre des ministres devra augmenter. En réponse à la question de mon honorable ami, le chef de l'opposition, qui désire savoir pourquoi nous avons au Canada quatorze ministres lorsque l'Australie n'en a que sept, je dois lui dire que je ne connais pas bien les besoins de l'Australie, mais je connais un peu l'histoire de notre pays depuis l'établissement de la Confédération. Les chefs de la nation à l'époque que fut formée le premier gouvernement, qui fut un gouvernement de coalition composé d'hommes appartenant aux deux partis politiques, décidèrent que le pays ne pouvait être gouverné avec moins de treize ministres.

Depuis cette époque, le ministère du Commerce a été créé, ainsi que le département du solliciteur général, et aujourd'hui nous nous préparons à nommer un ministre du Travail. C'est un fait historique que feu sir John A. Macdonald et les principaux chefs des deux partis qui ont fait la Confédération, ont pensé que le pays ne pouvait être gouverné avec moins de treize ministres. Ainsi que mon honorable ami le ministre des Finances l'a dit, il y a un instant, les pères de la Confédération ont pensé que chacune des quatre provinces devaient être représentée. La tâche d'unir les différentes provinces n'était pas une tâche facile, et pour faire la Confédération il était

M. T. S. SPROULE.

essentiel que chaque province fût représentée, non pas seulement les provinces, mais les religions et les races. Afin de faire un peuple homogène et concilier des éléments si nombreux et si différents, il fallut avoir ce nombre de ministres dans le cabinet. Puisque l'on a commencé de cette façon, mon honorable ami, le chef de l'opposition, croit-il qu'il serait possible de réduire le nombre des ministres de six ou sept afin que notre cabinet ne soit pas plus nombreux que celui de l'Australie? Mon honorable ami voit tout de suite que la chose est impossible. Lorsque la gauche demande pourquoi, lorsque le nombre des ministres est si grand déjà, en nommer un autre, je réponds que la raison en est que l'élément ouvrier est aujourd'hui un élément si important dans le Canada et un si grand facteur dans la vie des nations civilisées, que l'on doit en tenir compte. Dans tous les cas le pays décidera, mais nous croyons, lorsque les associations ouvrières demandent la création d'un ministère du Travail ayant un chef distinct à sa tête, que cette proposition et cette demande doivent être accordées.

M. SPROULE: Je voudrais savoir quelle somme nous payons pour nos ministres? En y comprenant le solliciteur général, qui n'est pas membre du cabinet, et qui touche \$5,000, le total des traitements s'élève à \$115,000.

C'est un luxe fort coûteux et il importe que le pays le sache.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel traitement la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la compagnie du Grand-Tronc attribuent-elles à leurs présidents?

M. SPROULE: Il ne s'agit pas de cela; car dans la mesure qui nous est soumise il n'y a pas d'article se rattachant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou à la compagnie du Grand-Tronc. Si on tient compte des \$37,000 d'indemnité payés chaque session aux ministres, on arrive à une totalité de \$152,000. C'est une rémunération libérale, il me semble. Si je signale le fait, c'est que sous l'ancien régime on a fort sévèrement critiqué ce qu'on envisageait comme une dépense fort libérale, bien que le chiffre en fut bien inférieur à celui de la dépense actuelle.

M. HENDERSON: Si j'ai bien saisi la pensée du ministre des Postes, (M. Lemieux) il a donné à entendre que les classes ouvrières verraient d'un mauvais œil le Parlement accorder au ministre du Travail un traitement inférieur à celui de \$7,000. Si je ne me trompe, le ministre du Travail ne représente pas uniquement les classes ouvrières.

L'hon. M. LEMIEUX: Non.

M. HENDERSON: Le ministre du Travail, à l'instar de tout autre ministre, repré-

sentera le peuple en général. Il doit se préoccuper des intérêts des patrons comme de ceux des employés. Pourquoi existerait-il quelque froissement en pareille matière? Le ministre des Postes a cherché bien gratuitement à prêter pareil sentiment à la classe ouvrière. A mon avis, les classes ouvrières n'envisageront pas la chose à ce point de vue; au demeurant, c'est bien à tort qu'elles le feraient. Le ministre des Postes, si j'ai bien saisi sa pensée, a fait erreur en insinuant ou en donnant à entendre que le ministre du Travail ne représenterait qu'une classe de la société?

L'hon. M. FIELDING: Eu égard aux observations présentées par le député de Greyest (M. Sproule), je désire faire une courte observation, afin de parer à tout malentendu. Par le passé, si je ne me trompe, les traitements des ministres n'ont jamais été l'objet de critiques hostiles. On a bien pu soulever quelque doute sur l'utilité d'un si grand nombre de portefeuilles. A mon avis, la rémunération accordée aux membres du Gouvernement au Canada ne représente pas une bien forte dépense.

Sauf en ce qui concerne le premier ministre dont le traitement a reçu une majoration, inférieure probablement au chiffre qu'il aurait dû recevoir, voilà nombre d'années qu'on n'a pas relevé la rémunération des membres du cabinet. Ce sont peut-être les seuls fonctionnaires au Canada qui n'aient pas bénéficié d'une augmentation de traitement; mais si jamais l'heure sonne, lorsque j'occuperai un siège de l'autre côté de la Chambre, je me chargerai de demander l'augmentation du traitement des membres du cabinet.

M. SPROULE: Je ne me plains pas de l'augmentation de la rémunération accordée aux ministres.

L'hon. M. PATERSON: Il n'y a pas eu d'augmentation depuis 1873.

M. SPROULE: Il y avait deux contrôleurs qui touchaient \$5,000 de traitement, et ils sont devenus membres du cabinet avec \$7,000 de traitement. Voilà certainement une augmentation.

L'hon. M. PATERSON: Ils étaient membres du cabinet avant la création du département du Commerce et de l'Industrie.

M. SPROULE: Mais ils ne touchaient pas le traitement?

L'hon. M. PATERSON: Oui, ils le touchaient.

L'hon. M. LEMIEUX: Lorsque sir Mackenzie Bowell était ministre des Douanes, il touchait le plein traitement d'un ministre. Mais lorsque M. Wood devint contrôleur des Douanes, il reçut \$5,000.

M. SPROULE: C'est précisément ce que j'affirme. Il touchait \$5,000. Plus tard le

département de l'Industrie et du Commerce...

L'hon. M. PATERSON: Le département du Commerce et de l'Industrie était de création récente. La loi demeura inappliquée pendant quelque temps. Mais lorsqu'elle reçut son application, les départements de la Douane et du Revenu de l'intérieur, auxquels présidaient des titulaires ayant rang de ministre, furent subordonnés au ministère de l'Industrie et du Commerce et chacun de ces services fut dirigé par un contrôleur qui touchait un traitement inférieur de \$2,000 à celui d'un ministre. La charge de solliciteur général fut créée en même temps. Au début de ma carrière parlementaire en 1872, si je ne me trompe, le traitement d'un ministre, membre du cabinet, était de \$5,000, et l'indemnité des députés était de \$600.

En 1873, sir John Macdonald saisit la Chambre d'un projet de loi portant augmentation des traitements des juges et le relèvement du traitement des ministres de \$5,000 à \$7,000; le traitement du premier ministre fut fixé à \$8,000 et l'indemnité des députés fut portée de \$600 à \$1,000. Pendant nombre d'années, le chiffre de ces traitements demeura stationnaire, jusqu'au moment où on releva l'indemnité des députés au chiffre qu'on sait. Mais durant toute cette période, de 1873 jusqu'aujourd'hui, les ministres ont touché le même traitement. En outre, le personnel du cabinet est demeuré au chiffre où il était, à l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir. La seule différence c'est que le ministre de l'Industrie et du Commerce ne dirige plus les départements de la Douane et du revenu de l'Intérieur, chacun de ces services se trouvent aujourd'hui sous la direction d'un ministre, et ce remaniement était devenu d'urgence.

M. R. L. BORDEN: La Chambre a approuvé à l'unanimité ce remaniement. A mon avis, si l'on crée un nouveau département le traitement du ministre ne devrait pas être inférieur à \$7,000. Fixer le chiffre de ce traitement à un chiffre inférieur serait créer une distinction odieuse et il n'y faut pas songer, quel que soit le titulaire de ce portefeuille. Nonobstant les critiques que j'adresse parfois aux membres du cabinet, touchant leur système ou leurs agissements administratifs, je ne suis certainement pas d'avis qu'ils reçoivent une rémunération exagérée. Si on apporte quelque modification à cet état de choses, ce devrait être plutôt dans le sens d'une majoration de leur traitement, au lieu d'une diminution. Je me range à l'avis exprimé par le ministre des Finances (M. Fielding) et par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) au sujet de la représentation de certains intérêts au pays qu'on peut parfois considérer comme de nature divergente. A mon avis, cette représentation pourrait

s'effectuer—cela soit dit en toute déférence, vu mon manque d'expérience administrative—sans augmenter le nombre des ministres ou même avec un moindre nombre et sans qu'il en coûtât davantage au pays, quand bien même on accorderait aux ministres pour leurs services une rémunération supérieure au chiffre actuel de leur traitement. A mon avis, cette rémunération est insuffisante et si le Gouvernement saisit la Chambre d'une mesure tendant à relever raisonnablement le chiffre des traitements des ministres, j'appuierai volontiers cette mesure.

M. CROSBY: Ce n'est pas sans un certain sentiment de timidité que je prends la parole pour présenter une courte observation au comité; mais je ne saurais laisser terminer le débat sans rompre le silence. A mon avis, ces différents départements, l'Industrie, le Commerce et le Travail pourraient tous se fusionner en un seul ministère. Naturellement, je ne puis parler de science certaine en pareille matière, mais j'incline à croire qu'il n'y a pas de surcroît de besogne au département de l'Industrie et du Commerce, et je me range à l'avis du chef de l'opposition quand il affirme que le Commerce et l'Industrie devrait aller de pair avec le Travail. Si la chose était susceptible de réalisation, je la verrais d'un fort bon œil. A mon avis, la création d'un ministère du Travail s'impose en ce moment, et si la création d'un service autonome présidé par son propre titulaire doit augmenter la valeur du service, alors il ne faut pas hésiter à faire cette réforme. Si le fusionnement du Travail avec le ministère de l'Industrie et du Commerce lui ôtait de la valeur, il faudrait bien se garder de le faire. Le Gouvernement a inauguré un nouveau mode de règlement des grèves et des conflits ouvriers, et bien que je ne veuille rien dire de dérogatoire à qui que ce soit, je dois le déclarer, nous n'avons guère bénéficié de la loi de conciliation connue sous le vocable de loi Lemieux. Si cette loi de conciliation ressemble tant soit peu au nom de son auteur, elle doit être aimable et charmante; mais ceux qui ont invoqué cette loi sont loin d'en avoir toujours bénéficié. En ce qui concerne la grève des débardeurs d'Halifax, qui éclata il y a quatre ou cinq ans, je dois déclarer qu'ils n'ont pas bénéficié de cette loi; au contraire, elle leur a été préjudiciable. Parmi les débardeurs qui prirent part à cette grève dans la circonstance en question, il n'en est pas un seul qui ne soit retourné à l'œuvre avec une rémunération inférieure au salaire qu'il touchait auparavant. En outre, force leur fut de retourner à leur travail, sans avoir obtenu la reconnaissance de l'union.

L'union ouvrière est un des leviers qui permet aux travailleurs de lutter contre le capitalisme.

Quand cette union fonctionne bien, tout le monde en bénéficie, les classes ouvrières

M. R. L. BORDEN.

comme le capitaliste et le patron. Vint plus tard la grève des employés du bassin de radoub à Halifax, et il n'y eut pas de comité de conciliation établi à cette occasion. On fit un mouvement en vue de la création d'un comité; la chose traîna en longueur, de jour en jour, de semaine en semaine, de mois en mois, presque d'année en année, et il n'y eut jamais de règlement de cette question. Nombre d'ouvriers qui essayèrent de se mettre en grève en cette circonstance, durent quitter Halifax pour aller chercher ailleurs du travail. L'union fut reléguée parmi les reliques du passé. La grève de Springhill éclata plus tard. Au moins trois ou quatre, ou du moins deux ou trois comités de conciliation furent établis dans cette circonstance. Il fallut nommer des juges pour présider à ces différents comités et après tout ils ne réussirent pas à régler la question. Ainsi en est-il de toutes ces grèves. Je n'attribue pas cet échec de la loi à un chef quelconque du ministère ou au département lui-même. Seulement j'affirme qu'il faut un département du Travail et qu'il faut le perfectionner. Je me range à l'avis du chef de l'opposition, quand il affirme que, puisque nous voulons inaugurer un ministère du Travail, il ne faut pas en faire un service d'importance secondaire, mais que le titulaire de ce portefeuille doit être traité sur un pied d'égalité, au point de vue du traitement, avec tous les autres ministres. On pourrait appliquer ici les paroles prononcées par le premier ministre il y a quelques jours, lorsqu'il a cité l'Écriture pour prouver que l'ouvrier de la onzième heure mérite le même salaire que l'ouvrier de la première heure. Le ministre des Postes a fait allusion à l'œuvre accomplie par le département du Travail, en engageant les Japonais à retourner dans leur pays. Je verrais d'un bon œil le ministre du Travail faire aussi souvent que possible le voyage du Japon, s'il peut réussir à faire sortir tous les Japonais du Canada et à les rapatrier. Si le ministre du Travail n'a pas d'autre besogne, je le verrais avec plaisir faire la navette entre le Canada et le Japon, pendant une année ou deux, afin de nous débarrasser de tous les Japonais que nous avons ici. Plus nous donnerons de valeur au département du Travail et plus le pays en général en bénéficiera. Je l'espère, on invoquera davantage la loi de conciliation; on la perfectionnera et tant que je siégerai ici, je m'emploierai volontiers en ce sens.

M. SCHAFFNER: On a déjà parlé beaucoup des traitements des ministres. Je dois dire que depuis que je siége en cette Chambre, et particulièrement lorsque l'on a discuté la question d'augmenter l'indemnité des députés, j'ai été d'avis et je prends volontiers la responsabilité de dire que nos ministres ne sont pas suffisamment payés.

Mais je m'oppose au titre proposé du ministre du Travail et j'ai entendu d'autres de nos collègues exprimer la même opinion. On ne devrait pas l'appeler ministre du Travail. Chaque ministre de la couronne est un ministre de tout le peuple quel que soit le département qu'il administre. Un autre procédé du Gouvernement qui invite à la critique, c'est celui de choisir des ministres en dehors du Parlement. Il peut y avoir des occasions où il faut le faire mais dans le cas actuel, je n'en vois absolument pas la nécessité. Ce n'est pas une position si importante pour que le Gouvernement cherche en dehors du Parlement un chef du nouveau département. Je connais au moins deux ou trois de nos collègues du côté ministériel qui sont parfaitement qualifiés par leur expérience et leur habileté pour remplir les fonctions de ministre du Travail. Par conséquent, je crois que le Gouvernement, est sujet à critique pour s'être adressé hors de la Chambre afin de trouver un chef de ce département.

Sur l'article 3.

M. SPROULE: Cela signifie qu'il y aura un autre sous-ministre. J'ai compris que le ministre disait qu'il n'y aurait pas d'autres dépenses créées par cette loi à l'exception du traitement du ministre. Mais vous nommez un sous-ministre.

L'hon. M. LEMIEUX: Il a déjà été nommé. Il a été nommé quand le département a été créé comme une branche du département des Postes.

M. SPROULE: Est-ce qu'il existait deux départements dans l'ancien département?

L'hon. M. LEMIEUX: Il y avait un sous-ministre dans le département des Postes et un sous-ministre dans le département du Travail. Aujourd'hui, nous nous proposons d'avoir un ministre du département du Travail. Le sous-ministre reste le même.

M. HENDERSON: Qui est le sous-ministre du Travail?

L'hon. M. LEMIEUX: M. F. A. Ackland. Il était secrétaire du département et il a été promu quand M. King a quitté le département.

M. SPROULE: Je comprends que le directeur général des Postes dit qu'un sous-ministre a été nommé.

L'hon. M. LEMIEUX: M. King était sous-ministre du département du Travail en conformité de la loi de conciliation de 1900. Une nomination était prévue dans cette loi. Il n'y a pas eu de changement. M. King a quitté le département et est actuellement député. M. Ackland qui était secrétaire sous M. King, a été promu et M. Brown a été nommé secrétaire du département.

M. HENDERSON: J'ai cru qu'il était adjoint au sous-ministre?

L'hon. M. LEMIEUX: Le secrétaire a le rang de secrétaire du département et de sous-ministre adjoint. La raison est facile à comprendre. Quelquefois il y a deux ou trois conflits industriels qui se produisent en même temps. Le sous-ministre peut-être occupé au règlement d'un conflit important et il peut être nécessaire que le secrétaire s'occupe d'un autre conflit et on a cru qu'il était préférable de lui donner le titre de sous-ministre adjoint.

M. HENDERSON: Cela lui donne plus de prestige?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

(Rapport est fait du bill.)

Sir WILFRID LAURIER propose la 3e lecture.

M. HENDERSON: J'ai donné avis qu'au moment de la troisième lecture, je pourrais pressentir l'opinion de la Chambre sur la question du traitement de \$7,000 accordé au ministre. Après avoir entendu mes collègues exprimer leur opinion, je vois que je suis dans une minorité sans espoir, et je ne donnerai pas suite à mon intention, bien que je sois encore de l'opinion que j'ai exprimée. Je désire qu'il soit bien compris que je ne m'oppose pas à ce que les ministres aient de meilleurs traitements. Si nous discutons cette question, je pourrais peu-être parler différemment, mais je crois qu'il serait extraordinaire de placer un homme quel qu'il puisse être à la tête de ce département; que malgré tout ce que l'on a dit, je ne regarde comme un département égal en importance aux départements des Douanes, des Finances, de l'Agriculture ou de la Justice, et de lui donner le même traitement que les autres ministres reçoivent. Je pense que c'est injuste pour les hommes qui ont travaillé avec ardeur pendant les dernières dix ou douze années; c'est faire la vie trop facile au nouvel arrivant.

M. SPROULE: Je ne me plaignais pas du montant des traitements des ministres, ce dont je me plaignais c'était d'une augmentation du nombre des départements et des dépenses qui en découlaient. Qu'est-ce que le secrétaire d'Etat ou le solliciteur général a à faire qui empêcherait l'un ou l'autre d'administrer ce département, ou le ministre de l'Industrie et du Commerce ne pourrait-il pas en prendre la direction? En réalité, ils ont très peu de choses à faire. Si l'importance du travail est suffisante pour justifier la création d'un département de ce genre, le département pourrait être placé sous la direction d'un des autres ministres qui ont si peu de choses à faire, et ainsi nous éviterions cette dépense additionnelle d'au moins \$7,000 pour un autre ministre.

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

ADOPTION DU BILL RELATIF AU FONDS PATRIOTIQUE CANADIEN.

Le bill (n° 75), déposé par sir Frederick Borden, tendant à modifier le chapitre 92 des statuts de 1901, relatif à l'association du fonds patriotique canadien est lu pour la 2e fois, délibéré sommairement en comité général, lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT UNE SUBVENTION AU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

Le bill (n° 186), déposé par M. Graham, concernant une subvention pour l'extension du chemin de fer canadien du Nord est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur le préambule.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): On ne se propose pas dans ce bill d'accorder une subvention au Canadian-Northern Railway. Il a pour but de résoudre une difficulté qui s'est élevée relativement aux garanties du gouvernement fédéral et aux garanties du gouvernement du Manitoba. Par une loi adoptée à la dernière session, le Parlement a garanti certaines obligations du Canadian-Northern.

Nous avons pris sur la propriété qui servait de garantie, une première hypothèque et une seconde hypothèque sur les autres lignes du Canadian-Northern. Le gouvernement du Manitoba, a accordé de l'aide sous forme de garantie des obligations et il a pris une première hypothèque sur les lignes auxquelles il a accordé de l'aide. Notre garantie sur les mêmes lignes est considérée comme une seconde hypothèque. La difficulté s'est présentée quand il fallu émettre des obligations sur 199 milles qui avaient été commencés mais qui n'avaient pas été complétés au moment de l'adoption de la loi quant à la priorité des garanties. Ce bill est donc simplement destiné à rendre plus claire l'entente que le gouvernement du Manitoba a des garanties qui viennent en première ligne avant la nôtre sur cette partie de la ligne qui n'est pas terminée. Tel est le sens de la loi.

M. R. L. BORDEN: Le ministre veut-il donner lecture de l'article ainsi modifié?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Ledit acte ou les actes de garantie pourront comprendre une hypothèque ou une charge immédiatement après les charges existantes...

Ensuite vient l'amendement:

... et l'acte de garantie par voie d'hypothèque ou de charge, daté du 30 mai 1904, confirmé par le chapitre 37 des Statuts du Manitoba 1905 et les garanties accordées et qui pourront après être accordées en conformité des termes dudit acte de garantie sur toute la ligne et les embranchements.

M. T. S. SPROULE.

On pourrait soulever une difficulté si ces actions avaient été distribuées parmi des tierces personnes, mais en réalité elles se trouvent dans les banques et les banques ont donné leur consentement à ce changement.

M. PERLEY: Existe-t-il d'autre servitude sur cette ligne à l'exception des obligations garanties par le gouvernement du Manitoba?

L'hon. M. GRAHAM: Non, ce gouvernement a la première hypothèque et nous avons la seconde.

M. PERLEY: C'est la seule obligation qui soit avant la nôtre?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Ce gouvernement a garanti les obligations jusqu'à \$10,000 par mille. Leur hypothèque comprend la partie de la ligne qui a déjà été construite et comme d'année en année la législature du Manitoba garantit une nouvelle émission d'obligations pour une nouvelle construction, l'hypothèque primitive couvre la longueur de la ligne qu'il peut garantir.

M. PERLEY: L'insertion de ces mots nouveaux donne l'impression qu'il peut y avoir d'autre servitude parce qu'ils disent: "et l'acte de garantie." Cet acte de garantie comprend en réalité la même hypothèque?

L'hon. M. GRAHAM: L'expression se rapporte simplement aux \$10,000 par mille.

M. PERLEY: On ne s'exprime pas assez bien pour donner cette idée. Je pense qu'il vaudrait mieux se servir des mots "garanti par l'acte de garantie" de façon à montrer qu'il s'agit de la même hypothèque.

L'hon. M. GRAHAM: Pour qu'il ne puisse pas y avoir d'erreur à ce sujet j'ai prié le juge Phippen et M. Chrysler d'Ottawa qui sont des experts tous les deux, de préparer un bill, de s'entendre sur les expressions et de signer l'original avant que je ne l'accepte, de sorte qu'il ne peut pas y avoir d'erreur.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

Le séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DU RESEAU DE L'ETAT.

Le bill (n° 164) déposé par M. Graham, tendant à modifier la loi sur la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer intercolonial et de l'île du Prince-douard est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le but de ce bill est simplement de permettre à M. Pottinger de devenir président des directeurs de la caisse de prévoyance. La loi dit que le directeur général sera président, mais d'après nos nouveaux règlements, il n'y a plus de directeur général et nous modifions la loi de façon à lui permettre de continuer d'être président.

L'hon. M. EMMERSON: Je désire signaler à l'attention du ministre une affaire que je lui ai déjà signalée en particulier, je veux dire la position dans laquelle se trouvent certains employés de chemins de fer, obligés de contribuer à un fonds, sans espoir d'en jamais bénéficier, à moins que la loi ne soit modifiée. Il se trouve des employés qui ont dépassé 70 ans, après lequel âge les versements ne comptent plus, de telle sorte qu'advenant leur mise à la retraite, ils n'obtiendraient rien en retour. Quelques-uns d'entre eux n'ont pas été dans le service plus de dix ans, n'y ont pas été assez longtemps pour leur donner droit de participer aux bénéfices. Je signale le fait à l'attention du ministre dans l'espoir qu'il règlera la difficulté de quelque manière.

L'hon. M. GRAHAM: Les observations de l'honorable député sont très opportunes. Il semble qu'il y ait là une injustice pour certains anciens employés qui, aux termes de la loi, on dû contribuer au fonds de retraite, mais qui, aux termes de la même loi, n'en peuvent aucunement bénéficier. J'ai discuté la question avec le président de la commission, qui a exprimé l'avis que lors de leur mise à la retraite, le montant de leur contribution pourrait leur être remis. Si nous ne sommes pas autorisés à en agir ainsi, nous devrions nous y faire autoriser.

M. HENDERSON: Ne serait-il pas possible d'insérer à cet effet un amendement dans le projet de loi?

L'hon. M. GRAHAM: Il vaudra mieux, je pense, ne pas le tenter maintenant; mais nous y réussirons peut-être plus tard. Les employés ne souffriront aucun préjudice de ce retard.

M. MADDIN: Une fois le changement opéré, vous lui donnerez un effet rétroactif?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, de manière à donner effet également à la proposition de l'honorable député.

(Rapport est fait du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL CORRIGEANT UNE ERREUR DE COPISTE DANS LA LOI SUR LES SUBVENTIONS DE CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 174), déposé par l'hon. M. Graham, tendant à corriger une erreur d'é-

criture dans le chapitre 63 des lois de 1908, relatif aux subventions de chemins de fer, est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Comme je l'ai expliqué l'autre jour, les résolutions votées à la dernière session, comprenaient une subvention de \$200,000, à la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon, pour la construction et le parachèvement d'un pont de chemin de fer sur le petit bras de mer de Burrard, comme on le verra à la page 1414 des Procès-Verbaux. Lorsque la loi fondée sur ces résolutions fut renvoyée de chez l'imprimeur, il ne s'y trouvait pas indiqué de montant, l'espace étant laissé blanc. Le présent projet de loi a pour but de corriger cette omission.

(Rapport est fait du projet de loi, qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI RELATIVE A LA REFRIGERATION.

Le projet de loi (n° 147), déposé par M. Fisher, tendant à modifier la loi relative à la réfrigération, est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Comme je l'ai expliqué lors du dépôt du projet de loi, il a simplement pour objet de changer un mot afin de permettre que les entrepôts frigorifiques aient part à la prime, même s'ils ne sont pas disposés pour recevoir toutes sortes de produits alimentaires.

(Rapport est fait du projet de loi.)

L'hon. M. FISHER propose la 3e lecture du projet de loi.

M. J. A. CURRIE: Combien a-t-il été dépensé, l'année dernière, pour fournir de glace les wagons-glacières?

L'hon. M. FISHER: Si je me rappelle bien, à peu près \$10,000 pour fournir de glace les wagons et parfaire les frais de transport dans certains cas. Nous étions convenus avec les compagnies de chemins de fer de garantir les deux tiers d'un plein chargement de wagon. Dans la plupart des cas, le tarif-marchandises suffit à représenter cette quantité; mais, de temps à autre, il n'y suffit pas et nous fournissons la différence.

M. SPROULE: Peu de temps après la rentrée des Chambres, j'ai demandé un rapport indiquant la quantité des substances alimentaires transportées à froid. D'après le rapport, cette quantité est extrêmement petite. Elle comprend seulement 1,500 barils de pomme sur à peu près 15,000,000 que le pays produit. Si ce rapport indique tout

ce qui a été transporté à froid, le pays est loin de bénéficier dans la mesure où il devrait de la dépense que ce service entraîne.

L'hon. M. FISHER: Nous avons au Canada pour les transports quatre sortes d'installations frigorifiques, les compartiments froids ou réfrigérants, les compartiments à circulation d'air refroidi les compartiments à simple circulation d'air, et enfin la cale ordinaire. Il ne s'expédie que fort peu de pommes en compartiment frigorifique; elles sont à peu près toutes expédiées en compartiment à circulation d'air refroidi ou en compartiment à circulation d'air extérieur. Quant au beurre il est tout expédié en compartiment frigorifique, si ce n'est en hiver. Je ne pense pas qu'il s'expédie de fromage en compartiment frigorifique, mais simplement en compartiment à circulation d'air refroidi. Il s'expédie parfois des œufs en compartiment frigorifique, dans les temps de grande chaleur, mais le plus souvent ils sont expédiés en compartiment à circulation d'air refroidi.

M. SPROULE: En 1907, il n'a été expédié dans les compartiments frigorifiques que 66,968 colis de beurre, et 52 en compartiment à circulation d'air refroidi. En 1908, 89,000 livres de beurre ont été expédiées en compartiment frigorifique, et il n'en a pas été expédié dans les autres. Pommes, 6,105 barils et 2,077 boîtes en compartiment frigorifique; 1,000 barils et 3,000 boîtes en compartiment à circulation d'air refroidi. Viandes, 2,000 boîtes en compartiment frigorifique et 29,000 en compartiment à circulation d'air refroidi; mais les viandes étaient surtout à provenance des Etats-Unis. Saindoux; il n'en a pas été expédié du Canada. Fruits et légumes, il n'en a pas été expédié du Canada. Œufs: 398 boîtes expédiées en compartiment à circulation d'air refroidi. Bœuf, quartiers, à provenance des Etats-Unis, et viande de porc, 267 boîtes. Les quantités sont tellement petites qu'il semble que personne n'utilise le service frigorifique.

(Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DES AMENDEMENTS FAITS PAR LE SENAT AU PROJET DE LOI RELATIF AUX DECHETS INDUSTRIELS ALIMENTAIRES.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) propose l'adoption en dernière instance des amendements faits par le Sénat au projet de loi (n° 127), relatif aux déchets industriels propres à la nourriture des animaux. La seule modification de quelque importance consiste dans le changement de la date d'entrée en vigueur de l'acte, d'octobre 1909 à janvier 1910. En effet, aux termes de la loi régissant la matière, les permis doivent être émis

M. T. S. SPROULE.

dans le cours de l'année civile, et il a été jugé qu'il ne serait pas à propos d'émettre des permis qui ne seraient valides que pour les trois mois restant de l'année civile.

(La motion est adoptée.)

ADOPTION D'UN PROJET CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

La Chambre passe en comité à l'examen du projet de résolution suivant, déposé par M. Fielding:

Arrêté: Il a lieu de prescrire que l'intérêt sur les sommes avancées aux commissaires du havre de Montréal pour la construction d'élevateurs à grain et autres installations terminales durant la période de construction des dites installations,—laquelle période devra prendre fin à la date que fixera et déterminera le Gouverneur en conseil,—soit imputé sur le compte du capital de la commission et prélevé sur la somme à être avancée à celle-ci aux termes du chapitre 30 des lois de 1907.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): On avait cru qu'aux termes de la loi autorisant le prêt de certaines sommes à la commission du port de Montréal, l'intérêt accumulé durant la période d'établissement des travaux publics, devait grossir d'autant le compte du capital, mais on s'est aperçu que le statut ne dit rien à ce sujet. C'est le résultat d'une erreur d'écriture, car l'intérêt sur les travaux publics durant la période d'établissement est toujours imputable sur le compte du capital. Prenez les comptes des chemins de fer; il est prescrit que l'intérêt sur les sommes dépensées durant la construction de la voie ferrée forme partie du capital. Quand vient le moment de faire les comptes, l'intérêt payé au cours de la construction est imputé sur les frais de premier établissement. On avait cru, dans le cas de la commission du port, que l'intérêt accumulé durant la construction, pourrait être imputé sur le compte du capital, mais le département de la Justice nous a avisés qu'aux termes de la loi cela ne pouvait se faire.

(Rapport est fait de la résolution.)

Sur motion proposant que le projet de résolution soit lu une 2e fois et définitivement adopté.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Je profite de l'occasion pour dire que, s'il était possible de quelque manière d'ici à la fin de la session, d'incorporer dans le statut mon projet de loi pour le pesage du grain aux élevateurs de transfert, je me ferais un plaisir de coopérer avec le ministre à la radiation de ce projet de loi. Par le moyen de ce bill, je cherche à épargner aux négociants de grain une dépense de \$50,000 par année. Si le ministre (M. Brodeur) voulait favoriser l'adoption du bill, je crois que les intéressés lui en tiendraient compte.

L'hon. M. BRODEUR: Le projet de loi en question pourrait être incorporé dans quelque mesure relative à la constitution de la commission du port; mais il s'agit ici d'un projet de loi régissant les avances faites à la commission du port, et on ne saurait l'incorporer dans ce projet de loi.

M. J. A. CURRIE: Je comprends bien qu'il n'est pas possible de l'incorporer dans celui-ci; mais j'ai profité de l'occasion pour demander s'il n'y aurait pas quelque moyen de donner force de loi à la mesure dès la présente session.

L'hon. M. BRODEUR: Il ne pourra être adopté à cette session-ci.

(La motion est adoptée et le projet de résolution est lu une 2e fois et adopté.)

L'hon. M. BRODEUR demande à déposer un projet de loi (n° 192) autorisant de nouvelles avances à la commission du port de Montréal.

La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 1re et la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

M. SPROULE: Le taux de l'intérêt est mentionné, sans doute, dans quelque autre acte; il n'en est rien dit ici.

L'hon. M. BRODEUR: Il est indiqué dans la loi principale. C'est 3 p. 100.

(Rapport est fait du projet de loi, qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LA COUR D'ECHIQUIER.

Le projet de loi (n° 151), déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier la loi relative à la cour d'échiquier est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à l'examen des articles en comité général.

Sur l'article 1er (appel par la couronne à la cour d'appel provinciale).

M. DOHERTY: Cette règle doit-elle s'appliquer dans tous les cas, ou seulement dans ceux où la couronne, sous l'empire de la loi dans son état actuel, a le droit d'interjeter appel à l'exclusion de l'autre partie? Je parle de la loi actuelle de mémoire seulement; mais, si je me rappelle bien, l'autre partie dans un procès avec la couronne n'a pas le droit d'interjeter appel à moins que la somme en jeu n'exécède \$500, tandis que la couronne a le droit d'en appeler même si la somme en jeu est inférieure à \$500.

Est-ce que cela ne s'applique qu'aux cours particuliers dans lesquels la couronne a maintenant le droit exclusif d'appel, ou l'intention est-elle que cela s'applique à toutes les causes?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Le comité remarquera qu'il n'y a, dans l'article projeté, rien qui se rapporte au montant. Je dois dire que ma propre idée, celle qui a présidé à la rédaction de cet amendement, est que cela devrait s'appliquer aux causes qui, bien que se rapportant à une faible somme d'argent, pourraient impliquer quelque principe de droit important et, dans lesquels, par conséquent, le ministère public pourrait juger opportun qu'il y eût appel. L'appel à la cour suprême serait plus coûteux, et s'il réussissait, il pèserait plus lourdement sur le plaideur malheureux que si l'appel pouvait être interjeté à la cour provinciale. Je pourrais notamment citer des causes qui pourraient être jugées différemment dans les diverses provinces. Prenez, par exemple, une action qui est loin d'être rare et que nous désignons généralement sous le titre d'action en vertu de l'acte de lord Campbell, lorsqu'un homme a été tué par suite de quelque négligence dont les représentants du défunt attribuent la responsabilité aux fonctionnaires de la couronne—cela pourrait être sur le chemin de fer intercolonial. Si cette action est intentée dans les provinces où s'applique le droit commun anglais, un contrat du défunt ou un bail qu'il aurait pu donner, ou un contrat qu'il aurait pu conclure, qui l'eût mis dans l'impossibilité de recouvrer des dommages au cas où il aurait été blessé au lieu d'avoir été tué, offrirait une bonne défense contre l'action de ses représentants. Dans la province de Québec en vertu du système qui y est en vigueur, on me dit que pareille action est considérée comme une action tout à fait indépendante, et que le recours offert par la loi à la veuve ou à la famille reconnu auquel le défunt aurait pu renoncer de son vivant, ne serait pas un obstacle. En conséquence pareille action pourrait avoir un sort tout à fait différent, selon que l'accident serait arrivé et que l'action serait intentée dans une province ou dans l'autre. Il arrive parfois que dans ces actions le montant en litige est comparativement faible, tandis que les questions de droit soulevées sont d'une grande importance. On a considéré, dans la conduite des litiges de la couronne, qu'il serait souvent à désirer que des questions importantes, des questions de droit de cette nature, fussent décidées par le tribunal d'appel de la province au lieu d'être soumises à la cour suprême. Le but de cet amendement est de donner à la couronne cette alternative dans les cas où les représentants en loi de Sa Majesté jugeraient opportun d'interjeter appel, ou lorsqu'il serait fortement à désirer que cet appel fut jugé par un tribunal de la province sans aller en cour suprême.

Tel est l'unique but de cet amendement et aucune limite n'est fixée relativement au montant en litige.

M. DOHERTY: Dans tous les cas, l'une des raisons pour lesquelles on pourrait considérer comme étant préférable pour la couronne qu'il y eût le droit d'appel au tribunal d'appel de la province, c'est que, dans le cas de faibles montants, cela entraînerait moins de dépenses et moins de difficultés pour la partie adverse. En tant qu'il s'agit de cette raison, il m'a semblé que la couronne, ayant maintenant le droit d'appel à la cour suprême, tandis que la partie adverse n'a pas la faculté d'en appeler dans les cas où le montant en litige n'atteint pas une somme spécifiée, on pourrait peut-être juger convenable qu'une somme déterminée fut fixée relativement aux actions dans lesquelles la couronne aurait le choix. Car il me semble, et je le dis avec tout le respect possible, qu'à première vue, il y a quelques anomalies dans le fait de donner à l'une des parties un droit que l'on refuse à l'autre.

M. A. K. MACLEAN: Quelle est maintenant la différence?

M. DOHERTY: Je n'ai pas le statut devant moi, mais si je me rappelle bien, à l'heure qu'il est, la partie autre que la couronne n'a pas le droit d'interjeter appel de la cour d'échiquier à la cour suprême dans les cas où le montant ne dépasse pas \$500 tandis que la couronne a le droit d'appel même si le montant n'atteint pas \$500. S'il s'agit de quelque importante question de droit, dont l'interprétation est de nature à affecter des droits futurs, ou de quelque question analogue relative à des propriétés de la couronne, parce que le montant pourrait être plus élevé, il me semble qu'il serait plus logique de faire une distinction semblable quant à la somme, en créant une autre cause où la couronne doit avoir un droit d'appel que n'aurait pas la partie adverse. Et la raison pour laquelle on établit cette distinction par le présent acte est que, dans les cas de sommes peu considérables, lorsque la couronne peut être fortement intéressée à en appeler, il serait peut-être dur pour l'autre partie d'être obligée d'aller devant la cour suprême et de courir le risque de payer tous les frais d'un semblable appel. Si telles sont les raisons sur lesquelles il est basé, pourquoi ce droit exceptionnel, qu'à la couronne de choisir son tribunal d'appel, serait-il limité aux causes où elle seule a le droit d'en appeler? Puis, en tant que les divergences du code dans les diverses provinces peuvent être telles qu'il est préférable d'en appeler au tribunal d'appel de la province plutôt qu'à la cour suprême, il me semble qu'en tant que l'acte repose sur cette base, s'il doit s'appliquer à toutes les causes, y compris celles où la partie autre que la couronne a le droit d'appel, ses raisons mêmes doivent avoir autant de poids dans

M. A. B. AYLESWORTH.

les causes où l'appelant serait la partie adverse que dans celles où la couronne serait l'appelant.

Je n'ai aucun doute que cette question a été étudiée à fond par le ministère de la Justice, plus à fond que je ne l'étudie moi-même; mais de prime abord, il me semble un peu anormal et un peu injuste de donner à la couronne le choix exclusif des tribunaux, tandis que la partie adverse qui a le droit d'appel, doit être limitée à un seul tribunal. Naturellement, je n'ai aucun doute que les représentants de la couronne ne désirent jamais en abuser. Mais vous courez le risque de mettre celui qui plaide avec la couronne sous l'impression qu'il a été condamné par un tribunal choisi par la couronne, et que s'il est éprouvé du désir d'interjeter appel, il n'aurait pas eu le choix. Supposons par exemple qu'un plaideur de la province de Québec soit vaincu qu'il aura plus de chance sous l'empire de la loi de Québec, s'il prend sa cause en cour d'échiquier, et que la couronne, usant de son droit de choisir, l'amène à la cour suprême. Il se dira à lui-même: Si je voulais interjeter appel, il me faudrait aller à la cour suprême; mais la couronne peut choisir entre les deux tribunaux celui qui lui convient le mieux. Je ne crois pas cependant, qu'un représentant de la couronne voudrait agir ainsi. Je voulais tout simplement soumettre ces considérations auxquelles, comme je l'ai dit, le ministre de la Justice a dû songer beaucoup plus que je n'ai pu le faire. Mais, lorsqu'on rédige un acte, si l'on constate que l'on donne à l'une des parties un recours que l'on refuse à l'autre partie, il semble de prime abord qu'il y est là une injustice. Pour ma part, je dois avouer qu'il me semble que les raisons données par le ministre, en les tenant pour suffisantes, si cet acte s'appliquait à ces causes particulières pour des sommes peu élevées, dans lesquelles la partie autre que la couronne aurait quand même le droit d'appel—quand il s'agit d'affaires dans lesquelles les deux parties ont aujourd'hui un droit d'appel—ne donnent pas pleine satisfaction. Je dois avouer que si vous appliquez ce statut à toutes les causes d'une façon telle que vous donniez à la couronne, dans tous les cas, le choix du tribunal d'appel, tandis que la partie adverse, quand elle use du droit d'appel, est limitée à une seule cour, je dois avouer que la raison invoquée pour établir cette distinction ne me paraît pas concluante.

L'hon. M. AYLESWORTH: Naturellement, je ne chercherai pas à dissimuler le fait que ce bill a été, de propos délibéré, rédigé dans sa forme actuelle. L'intention n'est pas de conférer au requérant, dans une action intentée contre la couronne, un droit d'appel nouveau ou différent de celui

qui existe déjà en sa faveur, et j'admets que, de prime abord, cela paraît de nature à mettre le requérant dans une position désavantageuse.

Mais, je crois qu'après mûre réflexion, l'on constatera que ce désavantage apparent n'est pas aussi réel qu'on aurait d'abord pu le supposer. C'est un principe primordial que la couronne ne peut être poursuivie que de son propre consentement. Le mandat du roi n'est pas contre le roi lui-même. La couronne ne peut être poursuivie que de la manière spéciale prescrite par la présentation d'une pétition de droit, et cette pétition de droit n'entre en vigueur que lorsque le représentant de Sa Majesté donne son "fiat" autorisant la présentation de la pétition de droit. De sorte que, dès les débuts de la procédure d'un sujet contre la couronne, le consentement de la couronne à cette poursuite est de rigueur. Nous rappelant que ce principe est à la base de toute l'administration de la justice, lorsque le sujet poursuit la couronne, lorsque nous en arriverons à considérer l'appel qui est accordé, nous verrons qu'au moment actuel le seul appel de la cour fédérale d'échiquier est à la cour fédérale d'appel, la cour suprême du Canada. Je ne propose pas d'enlever au requérant les droits qu'il possède. Je ne propose pas de restreindre ni de compromettre ce droit d'appel. Dans toute action que le sujet peut intenter en cour d'échiquier, s'il a, en vertu de la loi existante, le droit d'appel, ce droit lui reste, nonobstant l'adoption de cette législation, sans être le moins du monde diminué ni compromis. Mais je propose de conférer à la couronne un droit alternatif d'appel. Je ne propose pas de conférer le même privilège au requérant. Il m'a semblé que si un requérant échoue devant un tribunal de première instance, si sa réclamation est rejetée par un juge en cour d'échiquier, et s'il en est mécontent, l'on peut fort bien le laisser interjeter appel, s'il le désire, conformément à la loi existante. Si sa réclamation est peu considérable, mais s'il croit pouvoir réussir, il ne serait pas intéressé à la définition des principes généraux de droit qui pourraient être applicables à d'autres causes. Son seul intérêt serait de recouvrer le montant de sa réclamation, et en conséquence, on peut très bien lui laisser son recours actuel, tout en interjetant un appel beaucoup plus dispendieux il est vrai, mais un appel devant le tribunal d'appel fédéral. D'un autre côté, il arrive souvent que la couronne est intéressée à établir quelque question de droit qui s'applique à un grand nombre de causes. Dans la pratique journalière, nous rencontrons fréquemment des causes intentées pour une somme relativement minime, où le tribunal de première instance a rendu un jugement dont les conseils de la

couronne ne sont pas satisfaits. Mais ils hésitent à aller en appel et à imposer à leurs adversaires la dispendieuse procédure d'un appel à la cour suprême. S'il y avait l'alternative d'aller devant le tribunal d'appel de la province cette hésitation disparaîtrait et, au prix d'une dépense beaucoup moindre, l'affaire pourrait être équitablement réglée, non seulement en égard à cette cause particulière, mais de façon à mettre fin probablement, à un grand nombre de litiges semblables.

La couronne peut avoir intérêt à faire décider une question d'importance générale, mais peu importante, en elle-même, et ce pouvoir d'appel lui serait précieux. Il n'aurait pas la même valeur pour le simple particulier, et comme l'amendement proposé ne lui enlève rien, mais confère seulement à la couronne le droit d'en appeler, dans certaines circonstances, j'ai cru que ma proposition ne donnerait pas lieu à une objection de cette nature.

M. LENNOX: L'honorable ministre est trop naïf s'il croit que ce bill est assez anodin pour que le comité l'accepte les yeux fermés. Celui qui veut engager un procès contre la couronne a déjà assez d'obstacles à surmonter; la loi actuelle va déjà assez loin sous ce rapport.

Le ministre nous explique que l'objet de ce bill est que si la couronne trouve dans un appel à une cour provinciale, un avantage qu'elle n'aurait pas devant la cour suprême du Canada, elle pourra se prévaloir de la loi provinciale et obtenir une décision qu'elle n'aurait pas eue autrement. D'un autre côté, il peut conserver à la couronne le droit qu'elle a déjà d'en appeler à la cour suprême.

Ainsi, lorsque la couronne aura constaté qu'il y a plus d'avantage pour elle devant un tribunal que devant un autre, elle s'adressera à celui-là. Je considère que ce n'est pas traiter le public avec justice. Je ne comprends pas pourquoi la couronne, avec toutes ses attributions, aurait encore ce privilège particulier.

L'honorable ministre nous a cité la loi bien connue de lord Campbell, par opposition à la loi de Québec, qui a été invoquée dans une cause, il n'y a pas longtemps, et il avoue franchement que l'objet de ce bill est de permettre à la couronne d'en appeler au tribunal qui lui offrira le plus de chance de faire renverser un jugement obtenu par un particulier.

Je considère que cela n'est ni juste, ni honorable pour le pays. Autant il est peu digne d'un plaideur de passer les juges en revue pour savoir lequel lui offre le plus de chance, autant il est dérogatoire à la dignité de la couronne de se prévaloir de la proposition que soumet l'honorable ministre. Après les explications données par le ministre de la Justice, je considère ce bill comme injuste.

M. MADDIN: Il n'est que juste que celui qui demande l'autorisation de poursuivre la couronne sache exactement à quel tribunal il devra s'adresser pour faire reconnaître ses droits. Avant de s'engager dans un procès, il devrait savoir quel tribunal aura juridiction dans sa cause.

Avec la loi actuelle, le plaideur sait au juste que s'il échoue devant la cour de l'échiquier, il aura dans certaines causes déterminées le droit d'en appeler à la cour suprême du Canada et que dans certaines autres causes, la couronne a le même droit. Dans ces conditions son avocat est en état de lui donner une opinion, mais si ce bill est adopté et si la couronne est autorisée à en appeler devant le tribunal qui lui conviendra le mieux, l'avocat ne pourra jamais conseiller son client, puisqu'il sera obligé de lui dire que si la cause est jugée d'après la loi de la province, il gagnera, mais que si la couronne décide d'en appeler à la cour suprême, il perdra. Avec la loi actuelle, le plaideur sait quel tribunal a juridiction dans sa cause, et l'adoption de cet amendement constituerait une injustice. Je maintiens que ce bill ne devrait pas être adopté.

M. R. L. BORDEN: Il peut arriver que la couronne ou le plaideur ait plus d'intérêt à en appeler à un tribunal provincial qu'à la cour suprême, mais j'ai toujours été d'avis que les droits de la couronne et ceux du sujet doivent être équivalents et que si la couronne est autorisée à poursuivre le sujet, celui-ci doit avoir le droit correspondant de poursuivre la couronne. Je considère qu'une bonne partie de l'ancienne doctrine des prérogatives de la couronne est incompatible avec les conditions qui existent dans ce pays; elle n'est certainement pas applicable dans le cas où le gouvernement entreprend l'exploitation d'un chemin de fer. Si la couronne doit avoir droit d'en appeler soit à la cour provinciale, soit à la cour suprême du Canada, je ne vois pas pourquoi le sujet n'aurait pas le même droit.

Quand l'honorable ministre de la Justice a déposé ce bill, il a donné comme excuse que la couronne était trop pauvre pour supporter les frais d'un appel à la cour suprême du Canada, mais j'aime à croire que ce n'était qu'un badinage. Quoi qu'il en soit, sa prétention actuelle, c'est qu'il peut y avoir des lois applicables à certaines causes qu'il vaut mieux faire décider par le tribunal provincial que par la cour suprême du Canada. Si la raison est bonne pour la couronne, pourquoi ne serait-elle pas également bonne pour le sujet?

Avec la loi actuelle, si la somme en jeu dépasse un chiffre déterminé, l'une ou l'autre partie peut en appeler à la cour suprême, et les droits sont les mêmes des deux côtés. Le bill actuel ne tend pas

M. H. LENNOX.

à augmenter les droits du sujet, mais ceux de la couronne, en lui permettant d'en appeler à un tribunal provincial ou à la cour suprême du Canada. J'avoue que je ne vois aucun bon principe sur lequel on puisse baser une pareille loi. Je n'y verrais guère d'objection si le sujet devait avoir les mêmes droits que la couronne, et même dans ce cas là, il serait difficile de trouver de bonnes raisons en faveur du bill. Je trouve singulier qu'on veuille le tribunal provincial que par la cour créer un nouveau droit d'appel pour la couronne et en priver le sujet.

L'hon. M. AYLESWORTH: Il est toujours dangereux d'être plus catholique que le pape, et j'ai peur de me montrer plus conservateur que le chef reconnu du grand parti conservateur. Je crois que c'est une des plus précieuses prérogatives de la couronne de ne pouvoir être poursuivie que sur l'avis de son propre procureur général. Il est beau de dire que les droits de la couronne et ceux du sujet doivent être égaux et relatifs, mais il doit y avoir une raison à l'ordre de choses établi depuis des siècles dans les possessions britanniques. Le procureur général n'est pas personnellement intéressé; les intérêts en jeu ne sont pas les siens, et je crois que l'expérience du passé nous enseigne qu'on peut s'en rapporter à lui pour ne refuser le droit de poursuite au sujet qu'à bon escient. Je ne voudrais certainement pas renoncer à ce privilège reconnu à la couronne partout où prévaut la loi anglaise. Cette règle est basée sur la sagesse accumulée de plusieurs siècles et je la crois bonne. C'est pour en continuer l'application que ce bill est déposé.

J'admets qu'il est anormal de permettre d'en appeler d'un tribunal fédéral à un tribunal provincial, et c'est justement parce que c'est un droit anormal que je ne veux pas que le sujet soit autorisé à l'exercer à son gré. Il est probable que si ce droit était concédé au sujet, celui-ci en ferait un fréquent usage. Mais s'il n'est concédé qu'à la couronne, je ne crois pas me tromper en disant qu'il sera rarement invoqué. Il ne le sera que dans quelques causes impliquant des questions de droits importantes. Il s'est déjà présenté des causes dans lesquelles il aurait été préférable, vu la nature particulière des questions en jeu, de pouvoir en appeler à un tribunal d'appel provincial, qu'à la cour suprême du Canada.

Je n'admets pas la prétention de mon honorable ami, le député du Cap-Breton (M. Maddin) que cet amendement apporterait de l'incertitude dans l'administration de la loi. Voyons comment les choses se passeraient dans la pratique. Supposons qu'un particulier ait une réclamation contre la couronne et qu'il consulte un avocat. Sup-

posons encore que le présent bill ait été adopté et soit devenu la loi du pays. Son avocat lui dirait: Vous devez vous adresser à la cour de l'échiquier où vous serez jugé par un seul juge. S'il décide contre vous et si vous n'êtes pas satisfait de sa décision, votre seul recours sera d'en appeler à la cour suprême du Canada. En tant que le plaideur est concerné, il n'y a aucune incertitude. Mais son avocat lui dira encore: Si vous gagnez votre procès devant la cour de l'échiquier, la couronne a le droit d'en appeler à la cour d'appel de notre province; je ne puis pas vous dire lequel des deux tribunaux la couronne choisira, si elle se décide à en appeler.

Il est possible que la composition des deux tribunaux puisse faire une différence dans le résultat du procès; mais je crois que c'est une conséquence inévitable de la nature humaine. Sur ce point, l'avocat en discutant la question avec son client ne peut que faire des suppositions sur les résultats qu'on peut attendre des différents juges ou des différents tribunaux. Le choix du tribunal accordé à la couronne ne peut avoir aucun effet sur la question générale de la loi applicable au cas débattu.

M. MADDIN: S'il était possible de mieux faire ressortir l'incertitude dans laquelle se trouverait le plaideur, l'honorable ministre vient de le faire. Quand le plaideur va trouver son avocat, ce dernier lui répond, comme l'a expliqué le ministre: Il faut que vous vous adressiez à la cour de l'échiquier; si le jugement est contre vous et si vous désirez en appeler, vous devrez vous adresser à la cour suprême du Canada. Jusque là, pas la moindre incertitude. Mais si le jugement de la cour de l'échiquier vous est favorable, vous serez obligé de défendre ce jugement devant celui des tribunaux devant lequel il plaira à la couronne de porter l'appel. Voilà où se trouve l'incertitude. L'honorable ministre de la Justice a rendu la chose aussi évidente que le soleil en plein midi.

Mais il a toujours été d'usage que la couronne en accordant un droit d'appel dise: Nous agissons avec justice; nous serons juste envers vous. D'après la loi actuelle, le plaideur sait exactement devant quelle cour il devra comparaître et où ses droits seront déterminés. Mais l'amendement proposé revient à peu près à ceci: à savoir que la couronne dit au plaideur: Nous vous accordons le droit d'appel et vous pouvez entrer votre cause, mais si vous réussissez devant la cour de l'échiquier, nous examinerons votre cas, et, si nous ne pensons pas pouvoir l'emporter sur vous devant la cour provinciale, nous le porterons devant la cour suprême du Canada; si au contraire nous ne pensons pas gagner contre vous devant la cour suprême du Canada, nous le confions à la cour suprême provinciale; mais, bien que nous vous

accordions le droit d'appel, nous ne vous mettrons point dans nos confidences, ni ne vous dirons devant lequel de ces deux tribunaux vous devrez comparaître. Voilà l'élément d'incertitude et d'injustice. On peut facilement se figurer un cas dans lequel, après la décision de la dernière cour d'appel, le plaideur dirait: Si j'avais su qu'en cas d'appel, la couronne porterait cette cause devant la cour suprême du Canada, je me fusse bien gardé de me prévaloir de ce droit. Il faudrait éliminer cet élément d'incertitude et de conjecture et régler la procédure de telle manière que le plaideur sache devant quels tribunaux sa cause devra paraître.

M. R. L. BORDEN: Je ne suis point disposé à admettre que mon honorable ami le ministre de la Justice à raison quand il voit dans l'attitude que j'ai prise ce soir une déviation de la doctrine passée du parti conservateur. C'est un gouvernement conservateur qui, en ce pays, a rendu la couronne responsable pour la négligence de ses serviteurs en matière de travaux publics, lorsque cette négligence a causé quelque dommage à un tiers quelconque. Je crois aussi que toute la législation, non seulement avant 1896, mais même depuis—car mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux a fait adopter certaines mesures de même nature—tend à donner à chacun, ce que j'appellerai des droits corrélatifs dans les revendications devant les cours de ce pays.

Il a prétendu que le sujet se trouve sauvegarder en ce qu'il peut compter sur l'avis du procureur général qui est absolument désintéressé. J'admets que c'est une sauvegarde et je ne veux avancer aucun mot qui puisse faire croire que je pourrais en douter. Mais j'ai remarqué quelquefois, même depuis que je siège dans cette Chambre, que ce n'est pas le procureur général qui décide si un droit d'appel sera accordé ou refusé, mais bien le ministre chargé d'une branche spéciale de l'administration; et il arrive même parfois, que le cas n'a jamais été soumis au procureur général. Si je ne me trompe, il y a en suspens au bureau du ministre des Postes quinze ou seize requêtes de personnes qui demandent la permission de poursuivre la couronne relativement à l'annulation par l'ex-maître général des Postes, sir William Mulock, de contrats pour transport de lettres et colis postaux, et on ne m'a point donné lieu de croire que l'on ait jamais consulté le procureur général à ce sujet; il se peut cependant que je me trompe sur ce point. Après tout qu'y a-t-il dans cette prérogative, qui puisse nous faire craindre si fort de donner au suiet le droit de poursuivre? Il ne saurait faire valoir effectivement ses droits contre la couronne avant que la cour les lui ait reconnus. Si on lui ac-

corde ce droit, il se trouve placé exactement sur le même pied que la couronne. La réclamation de l'un ou de l'autre doit attendre la décision des cours avec le plein droit pour chacun de faire appel à une cour supérieure lorsqu'un tel appel est permis. On propose de changer cette manière de procéder. Je ne pense pas que l'on trouve rien de semblable dans la vieille doctrine des prérogatives. Le ministre de la Justice dit que c'est une anomalie, et sur ce point je suis d'accord avec lui. C'est une très grande anomalie, mais il trouve juste que l'on invoque cette anomalie en faveur de la couronne seulement, tandis qu'elle n'existe pas en faveur du public. Appelez si vous voulez anomalie le fait de donner le droit d'appel à la couronne et au plaideur, mais il est vraiment extraordinaire que l'on donne ce droit à la couronne et qu'on le refuse au plaideur. Je ne crois point que ce projet de loi repose sur des principes sérieux et les arguments du maître général des Postes (M. Lemieux) ne m'ont point convaincu. Nous devrions veiller de plus en plus en ce pays à donner au sujet le libre droit d'appel aux cours de justice dont la couronne jouit elle-même.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'entends point discuter les mérites du projet de loi, mais je désire simplement dire quelques mots relativement à ces contrats pour le transport de la malle, lesquels furent annulés il y a plusieurs années, et au sujet desquels des requêtes en revendication de droits ont été produits. Si je me rappelle bien les faits—ils sont venus à ma connaissance quelques mois après ma nomination comme maître général des Postes—voici ce dont il s'agit: en 1898, mon prédécesseur, sir William Mulock, ayant examiné scrupuleusement un certain nombre de contrats pour le transport de la malle, lesquels contrats atteignaient un chiffre assez élevé et avaient été renouvelés sans que l'on eût demandé de soumission, décida d'en annuler un certain nombre. Ces contrats furent annulés, on demanda des soumissions et de nouveaux contrats furent adjugés. Une disposition de la loi des postes exige que tous les contrats pour le transport de la malle excédant \$200, soient adjugés sur soumissions, or quinze à vingt de ces contrats avaient été renouvelés sans cette formalité nécessaire, et en demandant de nouvelles soumissions, le maître général des Postes épargna une assez forte somme au trésor public. Il existe dans tout contrat une clause spécifiant que la couronne peut, à quelque temps que ce soit, annuler ledit contrat, mais on ne se prévaut jamais de cette clause, excepté dans des cas exceptionnels comme ceux que je viens de mentionner; de sorte que si l'on a refusé l'ordonnance dans ces cas, la couronne avait certainement le droit d'en agir ainsi.

M. R.. L. BORDEN

M. R. L. BORDEN: Je ne m'occupe nullement de savoir si la réclamation de ces gens-là était fondée ou non. De l'avis de leurs avocats ils la croyaient fondée, et ils avaient le droit de la soutenir devant les cours. Si la couronne ne voulait point se voir harceler par 15 ou 20 poursuites, elle pouvait en choisir une à titre d'essai; et, si elle ne trouvait pas que les réclamants fussent des personnes responsables pour les frais, elle pouvait exiger des garanties avant d'aller devant les cours. Mais puisque, sur l'avis de leurs avocats, ces gens croyaient leur réclamation juste, on aurait dû leur permettre de la faire valoir devant les cours.

L'hon. M. AYLESWORTH: J'aimerais à ajouter relativement aux réclamations dont on vient de parler, que quand on reçoit une réclamation pour recouvrement d'une somme quelconque du gouvernement, la demande de permission de présenter une requête est référée par le ministère de la Justice à la branche de l'administration intéressée, afin d'en recevoir les explications nécessaires. Mais, au ce qui regarde les contrats mentionnés, bien qu'il soit vrai que j'en aie eu connaissance pendant les huit mois durant lesquels j'ai été maître général des Postes, il ne l'est pas moins que ces réclamations dataient de dix ans et que l'on n'a reçu aucune demande régulière pour les rétablir ou les prendre en considération. En outre, depuis trois ans que je suis ministre de Justice, ces réclamations ne m'ont jamais été soumises, et j'ai toujours supposé que c'étaient des réclamations qui avaient été réglées il y a près de dix ans. Je ne suis pas très au courant des détails, mais en ce qui concerne le privilège de décider si les représentants de Sa Majesté devraient accorder ou refuser la permission de présenter une pétition de droit, je déclare que je partage absolument les vues exprimées par mon honorable ami, le chef de l'opposition, à savoir que l'on devrait permettre virtuellement toujours le droit d'assignation. Depuis que j'occupe ma position actuelle, j'ai conseillé d'accorder le droit d'assignation dans des centaines de cas probablement; et, autant qu'il m'en souvient, il n'y a eu qu'un seul cas où je n'ai pas conseillé cela. Dans ce cas particulier, les circonstances étaient de telle nature que je ne saurais les exposer devant ce comité sans exciter, j'en suis sûr, un éclat de rire général. Elles étaient si abominablement absurdes, qu'elles ne valaient même pas la peine qu'on lût les papiers sur lesquels elles étaient consignées.

M. R. L. BORDEN: Je ne voudrais point que l'on crût que je veuille critiquer, en quoi que ce soit, l'administration du ministre de la Justice, relativement aux circonstances que j'ai mentionnées, lorsqu'il était

maître général des Postes. Je sais que sir William Mulock en avait disposé lorsqu'il tenait ce portefeuille. Il en assumait la responsabilité dans cette Chambre où cette question fut débattue dans le cours de deux différentes sessions.

(On fait rapport sur ce bill qui est lu la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 148), déposé par M. Aylesworth, ayant pour objet d'amender le Code criminel.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Il y a deux sections de ce bill sur laquelle le comité ne s'est pas prononcé à la dernière séance, et il y en a deux autres dont je désire dire un mot. Ainsi, on pourrait peut-être disposer tout d'abord de celles qui ont été remises pour plus ample considération. La section 508a, est celle qui concerne l'impression illégale ou la possession de planches pour l'impression de compositions musicales contrefaites. Quelque objection fut présentée par le représentant de l'une des circonscriptions électorales de Montréal, et en l'absence momentanée du ministre de l'Agriculture (M. Fisher), qui est chargé de l'application de notre loi, concernant les droits d'auteur, cet article fut maintenue en suspens pour plus ample considération. Je fis remarquer, en cette occasion, que cet article est virtuellement une réimpression de la législation impériale sur ce sujet, et que les circonstances dont on a constaté l'existence dans plus d'une ville du Canada semblent exiger une mesure comme celle que contient le présent article.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: A la dernière séance du comité, j'ai marqué l'article 508a "adopté".

M. LENNOX: Il fut entendu, au cours de la lecture du projet de loi, que nous pourrions parler sur n'importe quelle question se rapportant audit projet. Lors de la discussion de cet article 508a, j'attirai l'attention du ministre de la Justice (M. Aylesworth) sur un amendement que je lus alors. Plus tard j'en fis tenir une copie au ministre. Je serais bien aise de savoir ce qu'il pense relativement à l'adoption de cet amendement.

L'hon. M. AYLESWORTH: J'ai donné toute l'attention dont je suis capable à l'amendement proposé par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Je dois dire que je ne vois aucune raison de m'objecter à son adoption et je pense qu'il peut être utile. Cependant, je n'ai point eu l'occasion d'en conférer avec le ministre de l'Agriculture c'est pourquoi je ne parle point en son nom mais seulement au mien.

L'hon. M. FISHER: Je prends note des paroles du ministre de la Justice. Cette question ne nous a point été soumise, mais je ne vois aucune objection à ce qu'on y insère un tel amendement.

Je ne voudrais pas entreprendre de le rédiger sous l'impulsion du moment, mais le ministre de la Justice s'en chargera peut-être.

M. LENNOX: J'ai proposé un texte que je lirai tel qu'il se trouve à la page 6818 de l'édition française non corrigée:

Toute personne qui, après l'enregistrement d'une œuvre dramatique quelconque, fait jouer, exécuter ou représenter publiquement ou en quelque manière que ce soit, cause, aide ou permet la représentation en tout ou en partie de cette œuvre dramatique sans le consentement du propriétaire (à moins qu'elle ne prouve qu'elle a agi innocemment) est coupable d'une contravention et passible d'une condamnation sommaire à une amende de pas moins de \$100 et pas plus de \$500 ou à l'emprisonnement pour trente jours, ou à l'une ou à l'autre, à la discrétion du tribunal, et en cas de récidive, à l'emprisonnement pour six mois avec ou sans travaux forcés.

Le ministre de l'Agriculture n'était probablement pas présent, mais j'ai fait observer qu'il y a des œuvres dramatiques d'un grand mérite pour la représentation desquelles on exige, me dit-on, des droits de \$500 à \$600 par soir. Des gens sans responsabilité piratent ces œuvres et les font jouer en public. Les orateurs ou les propriétaires peuvent être longtemps sans avoir vent de l'affaire, mais même lorsqu'ils en ont connaissance, ils n'ont aucun recours, pour ainsi dire, ayant affaire à des gens insolubles.

L'hon. M. FISHER: Je ne saurais, à la simple lecture, me prononcer sur la forme de l'amendement, mais le ministre de la Justice l'approuve, si j'ai bien compris.

M. LENNOX: Elle s'adapte assez bien au projet de loi.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. AYLESWORTH: Je mentionnerai l'article 739 que le comité a adopté à une séance antérieure. L'un des traducteurs m'a signalé une difficulté qui a trait à la rédaction de l'article. Dans la version française, l'article 739 est traduit d'une manière fautive, de sorte que les mots que l'amendement a pour objet de rayer ne s'y rencontrent pas et que le traducteur pourrait difficilement appliquer l'amendement à la version actuelle. Pour obvier à l'inconvénient, j'ai de nouveau rédigé tout l'article et je me propose de remplacer le texte de l'article modificateur tel qu'imprimé par une disposition décrétant que le paragraphe b) de l'article 739 est supprimé et remplacé par le texte suivant—et ce texte est la reproduction de

l'ancien article de la version anglaise, abstraction faite, bien entendu, des mots que l'amendement imprimé retranchait—de manière qu'il puisse être, comme sera, je l'espère, convenablement traduit.

M. MADDIN: Ces mots se rencontrent dans les paragraphes "a" et "b". Disparaîtront-ils, des deux ou de l'un seulement?

L'hon. M. AYLESWORTH: Du paragraphe "b" seulement.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 750.

L'hon. M. AYLESWORTH: Cet article a été réservé dans une circonstance antérieure. Il semble que les seules modifications notables de la loi actuelle se trouvent dans la dernière partie de l'alinéa "a" et de l'alinéa "c". Ces alinéas ont trait à des choses entièrement distinctes. Le dernier se rapportera à la procédure en appel dans les procès sommaires; et la partie du paragraphe "a" établit des dispositions spéciales à l'égard de la province de la Nouvelle-Ecosse au sujet de laquelle tous les députés, j'en suis certain, admettront qu'il était nécessaire de trouver un remède.

Dans quelques districts judiciaires de la Nouvelle-Ecosse il y a jusqu'à quatre comtés, et la cour suprême de la province a décidé qu'un appel d'une condamnation dans un procès sommaire devant un juge de paix dans l'un de ces quatre comtés doit être entendu à la première session de la cour dans le district, même si la cour ne siège pas dans le comté où la condamnation a été prononcée. Naturellement, cela aurait pour résultat d'obliger les parties et les témoins à franchir de grandes distances pour se rendre au lieu où l'appel doit être entendu. Afin d'obvier à cet inconvénient, nous nous proposons de décréter que, dans la Nouvelle-Ecosse, l'appel sera entendu à une session de la cour dans le comté où après naissance de la chose qui fait l'objet de la dénonciation ou de la plainte, et que l'appel sera entendu à la première session qui suivra la condamnation, ou à la deuxième, selon qu'il se sera écoulé plus ou moins de quinze jours entre la condamnation et la session de la cour. J'ai compris que le représentant de Cap-Breton, le seul qui ait traité ce sujet l'autrefois, approuvait entièrement l'amendement.

L'autre question a des conséquences plus générales. Il y a un jour ou deux, le représentant d'Hastings-ouest (M. Porter) s'est plaint à moi à ce sujet sur lequel il a des opinions arrêtées. Aux termes de la loi actuelle qui nous régit depuis 1905, on peut interjeter appel d'une condamnation dans un procès sommaire sans donner de

cautionnement. Ce changement dans la procédure date de 1905. Auparavant, lors des appels des condamnations prononcées par un juge de paix, règle générale, l'usage était exactement ce qu'il est dans les causes civiles où le plaideur malheureux désire interjeter appel devant un tribunal supérieur et où, s'il n'est pas prêt à se conformer au jugement rendu, il doit donner cautionnement pour garantir qu'il se conformera à la décision qui sera rendue en appel, ou laisser exécuter le jugement nonobstant l'appel.

En 1905, la loi concernant la procédure en appel dans les cas de condamnation dans les procès sommaires a été changée et aux termes de la loi actuelle, il suffit de donner avis de l'intention d'appeler, au greffe de la cour et au plaideur heureux. Ensuite, si l'appel est d'une condamnation comportant l'emprisonnement, l'appelant doit rester en état d'arrestation jusqu'à ce que l'appel soit entendu, ou souscrire une obligation portant qu'il se soumettra au jugement de la cour. Le procureur général de la Saskatchewan et celui de l'Alberta ont représenté au département de la Justice que, dans la pratique, cette disposition légale est parfois très préjudiciable au plaignant qui a réussi à prouver sa plainte devant le juge de paix. Prenons, par exemple, le cas d'une ordonnance relative au paiement de gages obtenus par un domestique contre son maître. Le maître n'est pas content et en appel de la décision du juge de paix. Dans l'intervalle, aux termes de la loi actuelle, il doit ou payer ou laisser exécuter le jugement. Il est censé être en état de payer. Le plaignant, le serviteur, reçoit la somme mentionnée dans l'ordonnance, et on peut ne plus entendre parler de lui lorsqu'appel est interjeté. Aucune disposition ne permet au défendeur appelant, dans le cas d'une ordonnance qui comporte le paiement d'une somme d'argent, d'obtenir une suspension des procédures; aucune disposition ne lui permet de souscrire une obligation portant qu'il se soumettra au jugement de la cour, si l'appel est rejeté. Rien ne semble justifier cette lacune; c'est pourquoi je me propose de modifier cet article en insérant les mots "ou ordonnance" après le mot "condamnation" dans la première ligne du paragraphe "c". Puis, je me propose aussi d'ajouter au présent paragraphe "c" tous les mots qui se trouvent dans le bill imprimé après le mot "elle" dans la 33e ligne.

Je désire que le comité se rende compte de l'effet qu'aura ma proposition. Elle aura pour effet de faire revivre l'ancienne loi qui a toujours été en vigueur au Canada depuis la confédération, et même avant, jusqu'en 1905, et d'obliger l'appelant à donner cautionnement s'il est mécontent de la décision du juge de paix et s'il désire

M. A. B. AYLESWORTH.

obtenir une suspension des procédures pendant l'appel. Il me semble que tel est l'usage uniforme de tous nos tribunaux dans les causes civiles. Je me demande pourquoi il en serait autrement lorsqu'il y a appel d'une première décision rendue par un juge de paix.

Bien que ce soit indubitablement mon avis, le représentant d'Hastings-ouest (M. Porter) s'est fortement prononcé en sens contraire. Je crois que c'est lui qui, en 1905, avant que je fisse partie de la Chambre, a déposé un bill tendant à modifier cette disposition de la loi. Il est fermement convaincu que la modification qu'elle a subie en 1905, était un peu dans la bonne voie et que nous aurions tort de revenir à l'ancien état de choses. C'est au comité à dire si un plaideur qui n'a pas eu gain de cause devant un juge de paix et qui désire interjeter appel devant la cour des sessions de la paix sera ou ne sera pas tenu de donner un cautionnement pour le montant en jeu, s'il veut faire suspendre les procédures prises contre lui.

M. MADDIN: Je soumetts que le paragraphe "c" renferme une disposition juste et absolument nécessaire que le comité devrait approuver. Le paragraphe "b" ne fait que convertir deux avis en un seul. La loi actuelle est la conséquence d'une modification qui date de 1905 et l'article 750 décrète que, dans les dix jours après la condamnation, le requérant doit donner avis de son intention d'appeler et que, cinq jours avant la session de la cour, il doit donner un avis énonçant les motifs d'appel. L'autre soir, pendant la séance du comité, j'ai fait observer que, dans les Provinces maritimes, au moins dans la Nouvelle-Ecosse, tant sur le continent que dans l'île du Cap-Breton, un grand nombre de plaideurs ont vu rejeter leur appel et ont parfois été obligés de payer les frais, parce que l'amendement était devenu exécutoire peu de temps avant la session des cours de comté.

Pourquoi changerait-on cette disposition? On peut sans doute prétendre qu'il vaut mieux ne donner qu'un avis que d'en donner deux, mais il y a quatre ans, on a établi l'usage de donner deux avis. Ils peuvent être rédigés et signifiés en même temps; mais je soutiens qu'on n'a pas de motif valable d'obliger l'appelant à énoncer ses motifs d'appel dans les dix jours après la condamnation, car il peut avoir l'occasion d'étudier l'affaire deux ou trois semaines plus tard et de découvrir des motifs d'appel absolument nouveaux. A l'heure qu'il est, il peut donner l'avis énonçant les griefs d'appel depuis le jour où il a donné son avis d'appel jusqu'à cinq jours avant la session de la cour à laquelle l'appel est porté. Ainsi, il a toutes

les chances de préparer ses motifs d'appel dont l'autre partie reçoit un avis suffisant.

M. A. K. MACLEAN: Quelle est la loi actuelle?

M. MADDIN: Cinq jours avant la session de la cour à laquelle l'appel est porté, il donne un avis énonçant ses motifs d'appel.

Dans les dix jours qui suivent le jugement qui le condamne, il donne avis de son intention d'interjeter appel: tel est l'objet de cet amendement; en même temps il expose ses motifs. Il est vrai qu'il suffirait d'un avis, au lieu de deux; mais on ne lui laisse que dix jours pour préparer ses moyens d'appel. Au reste tout cela a encore peu d'importance; ce qui importe c'est que l'on veut changer la loi. Je n'ai pas besoin de dire que ces amendements ne seront sans doute connus des avocats, des magistrats dont le devoir est d'appliquer la loi ou même des juges de comté dans bien des cas, qu'après une session de quelque tribunal et lorsque déjà la loi aura été amendée. La conséquence inévitable sera que les personnes actuellement engagées dans quelque procès, ignorant cet amendement pour lequel il n'existe aucune bonne raison, donneront dans les dix jours après le jugement l'avis prescrit par la loi, et, se fixant sur la pratique, attendront pour l'autre avis que la cour d'appel soit sur le point de se réunir; puis, lorsque cette cour, au Cap-Breton par exemple, ouvrira ses séances en décembre, notre plaideur trouvera là quelque avocats plus fortuné que lui, un membre du Parlement peut-être qui lui opposera cet amendement.

M'est avis que c'est commettre une grave injustice à l'égard des plaideurs et des membres du barreau peu habitués à de telles manœuvres. Telle qu'elle est la loi me paraît tout à fait satisfaisante, et il faudrait montrer quelques bonnes raisons pour la changer.

Pour le paragraphe "c" je n'y trouve rien à reprendre jusqu'au mot "cour" dans la dixième ligne; mais à partir de là, et jusqu'à la fin du paragraphe, c'est du nouveau; en d'autres termes, on cherche à rétablir une disposition qu'il y avait dans le code tel que sanctionné en 1892 sous l'administration de feu sir John Thompson. Il a été fait un amendement à cet article en 1905: ainsi qu'il est prescrit dans les dix premières lignes de ce paragraphe le plaideur qui appelle d'un jugement le condamnant à la prison, sans l'alternative de l'amende, devrait ou fournir caution selon la formule 51 du code ou demeuré en prison. C'était le seul cas où il fut obligé de donner caution. Pourquoi maintenant le contraindre à cette formalité, si une amende lui est imposée? En 1905, nous

avons mis de côté cette vieille pratique à laquelle on se propose maintenant de retourner. On a dû avoir de bonnes raisons cependant pour supprimer cette coutume. Je n'ai pas lu la discussion qui a eu lieu dans le temps, mais je présume que l'on a voulu faire disparaître une cause de graves injustices. Je suis encore assez jeune, et j'ai pourtant connu des centaines de cas où des personnes absolument innocentes ont été condamnées à des amendes variant de \$5 à \$15 sous le régime qui prévalait avant 1905. Avec cet amendement, la personne sera obligée ou de déposer le montant de l'amende et les frais, ou de fournir caution, tout cela parce qu'il aura plu à un juge de paix de la condamner.

Cette justice de paix constitue le tribunal le plus infime de toute la hiérarchie judiciaire, et l'homme qu'elle a le pouvoir de condamner, et qu'elle condamne, lui a été neuf fois sur dix amené sans avis, sur une plainte verbale la plupart du temps. Pourquoi alors emprisonner cet homme, lorsque condamné à payer l'amende il désire faire reviser ce jugement? Pourquoi l'obliger à fournir caution, lui imposer une consignation que neuf fois sur dix il lui est impossible de faire. Il ne vient devant ces juges de paix que des affaires insignifiantes, et si un homme est condamné à payer un sou d'amende, comme cela arrive assez souvent, ou une piastre, comme cela arrive trop fréquemment, pourquoi exiger de lui le dépôt d'au moins \$30, ou des cautions, ou qu'il aille en prison en attendant l'appel.

Je maintiens que ce paragraphe "c" devrait être laissé tel qu'il a été depuis 1905. Je ne vois pas de quoi on peut avoir à se plaindre dans nos provinces de l'Ouest. Pour m'en tenir aux exemples cités, comment un serviteur pourrait-il sous l'empire du code criminel poursuivre son maître en vertu de la loi sur les procès sommaires. Prétendre une telle chose serait certainement confondre la procédure criminelle avec la procédure civile.

Neuf fois sur dix, la pénalité que le magistrat impose est minime; souvent ce sera 50 cents ou \$1, avec les frais, qui sont de \$3 à \$12. Il se pourra que l'on ait affaire à un nouveau venu ayant une famille et travaillant peut-être dans quelque manufacture; cet amendement va le contraindre, s'il veut interjeter appel, à déposer une somme de \$30 ou encore à fournir caution au bien à prendre le chemin de la prison, pendant que les probabilités de sa fuite hors du pays sont à peu près nulles. Si donc une personne est condamnée à payer une amende pour quelque offense sans conséquence et dont la perpétration n'entraînerait même pas l'émission d'un mandat, non plus que son arrestation, la voici contrainte d'aller en prison, si elle

M. J. W. MADDIN.

ne peut rouver les \$30 ou fournir caution, et qu'elle veuille appeler de la décision de son juge.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je pense que nous nous entendons assez bien mon honorable ami et moi pour ce qui regarde le paragraphe b). D'après la loi existante, l'appelant doit dans les dix jours produire au bureau du greffier un avis de son intention d'appeler, et en faire signifier à l'intimé une copie. Cet avis relate le jugement et porte indication du tribunal qui l'a rendu.

Après cela, il faut encore qu'au moins cinq jours avant l'audition de l'appel, il fasse signifier un avis énonçant ses raisons. J'ai pensé à faire supprimer ce deuxième avis comme n'étant d'aucune utilité. L'appel d'une condamnation par voie sommaire est à proprement parler un deuxième procès, où toute l'affaire est à recommencer en sorte que cet avis m'a paru inutile. Quoi qu'il en soit, si quelqu'un attache de l'importance à cet exposé des motifs de l'appel, je veux bien consentir à ce que le statut le prescrive. C'est un ennui de plus pour l'appelant, et cela n'aide en rien le plaideur qui réussit. Si on croit que la chose a de l'importance, pourquoi l'appelant n'exposerait-il pas ses raisons dans le premier avis qu'il est tenu de donner. Neuf fois sur dix ces raisons seront que la décision est injuste ou qu'elle est contraire à la preuve. Je propose donc que l'on se dispense de ce deuxième avis donné quatre ou cinq jours avant l'audition de l'appel.

M. MADDIN: Si le ministre veut bien retrancher dans la quarante deuxième ligne les mots: "les raisons de cet appel, je serai satisfait, même avec l'amendement. Comme cela, la loi reste à proprement parler ce qu'elle a été jusqu'à présent, je n'ai voulu qu'éviter de la confusion.

L'hon. M. AYLESWORTH: J'en demande bien pardon à mon honorable ami, mais je suis involontairement tombé dans une erreur. Le bill requiert un exposé des motifs d'appel; de sorte que tout le changement qu'il y a, c'est que cet exposé accompagnera le premier avis, au lieu qu'aujourd'hui la loi permettait d'attendre plus tard et ne demandait qu'un simple avis dans les dix jours du jugement, et l'exposé des motifs cinq jours avant l'audition.

M. MADDIN: Voilà précisément ce qui me paraît repréhensible, parce que cela va créer de la confusion. J'admets avec le ministre qu'il n'y a nul raison d'exposer les motifs d'appel. Mon avis est que la loi, comme elle était avant l'amendement de 1905, donnait pleine satisfaction, et telle qu'elle est maintenant, elle est également très satisfaisante: mais si à toutes les deux ou trois sessions vous continuez de faire de tels changements à la procédure, vous ne ferez qu'accroître la confusion.

L'hon. M. AYLESWORTH: Pour en finir, je veux bien retrancher les mots: "et les raisons de cet appel". De cette façon, ceux-là qui se sont conformés à l'ancienne loi ne se trouveront pas contrariés par la nouvelle.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. SUTHERLAND: J'aurais un amendement à suggérer au ministre, ou plutôt au comité, cet amendement pourrait faire l'objet d'un article séparé et venir à la suite de l'article 247 comme article 247a.

L'article 247 se lit comme il suit:

Tout individu qui a sous ses soins ou sous son contrôle une chose quelconque, soit animé, soit inanimée, ou qui érige, fait ou maintient un objet quelconque qui en l'absence de précautions ou de soins peut mettre la vie humaine en danger, est légalement tenu de prendre toutes les précautions raisonnables, et d'apporter tout le soin raisonnable pour éviter ce danger, et est criminellement responsable des conséquences de son omission, sans excuse légitime, de remplir ce devoir.

Par cet article et d'autres articles analogues de ce côté, le Parlement du Canada a reconnu l'obligation où il était de protéger le public contre les dangers qui peuvent résulter d'une absence de précautions dans les installations électriques. Voici l'amendement que je propose:

A l'article 247 du code criminel est ajouté le suivant:

247a. Toute personne qui opère ou aide à opérer la transmission d'un courant électrique d'une force supérieure à 50,000 volts, autrement que par une voie large d'au moins 60 pieds, parfaitement enclos et dont telle personne aura la surveillance exclusive, se rend coupable d'un crime, et, dans le cas d'une compagnie, elle est passible d'une amende de pas moins de \$10,000.

Le présent article ne s'applique pas au passage d'une voie ferrée, d'un chemin public, d'un cours d'eau, d'une ferme ou autre passage nécessaire, si dans tel passage l'on a pris des précautions et un soin raisonnable.

Cet amendement a pour objet de prévenir les accidents qui se produisent lorsqu'une personne par mégarde ou autrement vient en contact avec des fils électriques. Le 6 mai dernier un homme a été tué près de Beamsvill pour avoir été touché par un fil des lignes de transmission qui vont à Toronto. Quelques jours auparavant, c'était un petit garçon qui perdait la vie pour avoir touché un fil d'une ligne temporairement suspendu aux poteaux d'une compagnie dont les usines, venaient d'être dérangées par les glaces de la rivière Niagara. Et tous les jours nous entendons parler de quelque accident de cette nature.

Les meilleurs électriciens disent qu'aucun appareil n'a encore été inventé pour se protéger contre ce danger grandissant. C'est un danger qui devient surtout mena-

çant à l'approche du tonnerre, qui semble obéir à l'attraction du fort voltage des fils. Le seul moyen pratique de protection qu'on nous suggère est de poser les fils à fort voltage en terrain privé et clôturé. Le seul risque alors est aux dépens de ceux qui tentent d'empiéter sur ce terrain privé. On m'a dit que l'amendement que j'ai proposé serait très à propos dans l'intérêt public. Je dois dire que l'honorable député de Welland (M. German) avait l'intention de le proposer lui-même, c'est plutôt à sa demande que je le fais. Je demanderais au ministre de la Justice et aux membres du comité d'y penser. Il me paraît être d'un réel intérêt pour le public.

M. MADDIN: L'article 247 du code s'applique déjà à ces cas. C'est une disposition pénale générale qui s'applique à tous les cas qui ne sont pas spécialement prévus.

L'hon. M. AYLESWORTH: La proposition de l'honorable député mérite plus d'étude que nous sommes en mesure en ce moment de lui consacrer. Je ne saurais prévoir immédiatement la portée de cet amendement. Il faudrait être plus renseigné que je ne le suis moi-même sur ce sujet. On demande de punir par une forte amende les corporations, et peut-être d'une autre façon les particuliers, qui sont parties à la transmission d'un courant électrique d'un voltage supérieur à 50,000 volts autrement que sur un terrain d'une certaine largeur et clôturé. J'ignore si l'honorable député est en mesure de dire si un voltage de 50,000 affecterait les lignes de transmission existantes. Je ne connais pas le voltage des lignes alimentées par la chute Niagara, et encore moins de celles des autres parties du pays. L'amendement se recommande nul doute à l'attention favorable de la Chambre en ce qui concerne la protection de la vie et de la propriété. Tous les jours les journaux nous apprennent les détails horribles des accidents causés par la rupture des fils de fort voltage, et je suis sûr qu'on apprécierait une mesure prise pour protéger le public contre le danger de ces fils tendus sur nos têtes; mais j'aimerais à me renseigner pour savoir jusqu'à quel point cet amendement affecte les lignes existantes au Canada. Je proposerais en conséquence à mon honorable ami, qui a maintenant placé son projet devant le public, d'attendre à une autre session pour le faire passer dans nos lois, ce que nous pourrions faire alors plus intelligemment.

M. CARVELL: J'abonde tout à fait dans l'idée de mon honorable ami, mais je lui ferai observer qu'un fil transmettant 2,300 volts, l'énergie ordinaire des fils électriques des villes, tue aussi sûrement que les fils à voltage plus élevé. De sorte que je ne

vois pas la logique de condamner à l'amende une compagnie qui transmet 50,000 volts d'électricité sur un fil, tandis que l'autre compagnie n'est pas du tout ennuyée. Le même danger exactement existe avec 10,000 volts qu'avec 50,000 volts. Mon honorable ami pourra mieux s'occuper de la sécurité publique sous le rapport de la transmission électrique, en prescrivant la pose de fils doubles ou l'emploi d'autres moyens qui préviendront la rupture des fils, établissant par là même l'impossibilité de tout danger. Après mûre réflexion, l'honorable député s'apercevra, j'en suis sûr que son amendement n'atteindra pas l'objet attendu.

L'hon. M. SUTHERLAND: J'accepterais l'idée suggérée par le ministre. Je n'ai pas moi-même étudiée beaucoup l'amendement en question. Je crois toutefois qu'il a du bon, même dans le sens proposé par l'honorable ministre. Je retirerai mon amendement.

(L'amendement est retiré.)

M. LENNOX: L'autre soir, j'ai mentionné un amendement que l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) avait l'intention de proposer, et il m'a demandé de le proposer pour lui. Je l'ai montré au ministre. Le voici:

Que l'annexe du projet de loi (n° 164) tendant à modifier le code criminel soit amendée par l'insertion de l'article suivant, à la suite de l'article 228a de ladite annexe:

Article 297. En rayant le mot "sept" dans la deuxième ligne et lui substituant le mot "vingt-cinq".

M. R. L. BORDEN: Portant de sept ans à vingt-cinq ans le nombre des années d'emprisonnement pour le rapt?

M. LENNOX: Oui. C'est un crime très grave, et l'opinion générale est en faveur d'une plus lourde peine.

L'hon. M. AYLESWORTH: L'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid) a suggéré cet amendement, lors de la première lecture du projet de loi. J'ai eu depuis une occasion de l'étudier, et je suis sûr que tous les membres du comité admettront que rien moins que la peine capitale n'est trop sévère pour quiconque commet volontairement le crime en question.

Quant à moi, j'approuve entièrement l'amendement projeté.

(La motion est adoptée.)

L'hon. M. AYLESWORTH: Il est un article du projet de loi imprimé, article 887, qui a été adopté lors de la délibération du bill mercredi soir; mais depuis, plusieurs membres de la députation, notamment de la province de Québec, ont signalé cet article à mon attention et m'ont prié de le

M. F. B. CARVELL.

remettre à l'examen. J'espère que le comité me permettra de proposer son examen de nouveau; et si cette motion est adoptée je proposerai la radiation de l'article dans le bill imprimé. Qu'on me permette de dire quel sera l'effet de ce changement. Aux termes de la loi existante, article 887, un prévenu dans la province de Québec peut demander à la cour de changer le lieu d'instruction du procès dans toute cause dont est saisie la cour du banc du roi (juridiction criminelle) lorsqu'il ne doit pas y avoir d'audience de la cour dans ce comté à la date réglementaire. Il arrive, paraît-il, que par suite du petit nombre des affaires dans certains districts ruraux, la cour criminelle n'y a d'audience qu'à de longs intervalles et dans ces conditions, l'accusé est à même aujourd'hui, aux termes de l'article 887 de l'acte, de demander un changement de saisie d'un district à un autre. Le département du procureur général de la province de Québec a demandé qu'il fût permis au procureur général d'en agir de même tout comme l'accusé. En conséquence, l'article 887 fut modifié par l'addition des quatre mots "le procureur général ou" à deux endroits dans ledit article. Or, plusieurs,—vingt au moins, je crois,—des députés de la province de Québec, se sont opposés fortement à l'adoption de cet amendement, faisant observer qu'il pourrait avoir l'effet de priver entièrement l'accusé du privilège d'être jugé par ses propres voisins et dans un milieu où ses antécédents seraient connus. Dans ces circonstances, on a jugé qu'il valait mieux laisser la loi dans son état actuel, et renoncer à cet amendement qui mettait le procureur général à même de changer le lieu d'instruction du procès. Avec votre permission, je propose que l'article 887 soit rayé du bill.

(La proposition est adoptée.)

M. A. K. MACLEAN: Une modification du code criminel inséré dans le projet de loi n° 4, a été proposée par l'honorable député de Saint-Laurent (Montréal) (M. Bickerdike), et a été amendée en comité. L'amendement avait trait à l'article 292, et proposait l'insertion de l'alinéa suivant:

Quiconque se livre à des voies de faits sur sa femme ou quelque autre personne du sexe, lui occasionnant effectivement par là des blessures corporelles.

Ce sont les termes dans lesquels l'amendement a été adopté par le comité. Je propose que ces mots soient insérés dans le projet de loi à la fin de la ligne 33, page 2, pour qu'ils soient imprimés en même temps que les autres amendements.

M. LENNOX: Si je comprends bien, l'honorable député (M. A. K. Maclean) voudrait que cet amendement fût inséré immé-

diatement à la suite de 228a, et cela paraît concorder avec son numéro d'ordre. Mais mon amendement, inséré il y a un instant, avant que je susses que l'honorable député allait proposer cet amendement-ci, avait trait à l'article 297, et il vient immédiatement à la suite de cet article 228a. Si l'amendement de l'honorable député est inséré à cet endroit, les deux vont se trouver en conflit.

M. le PRESIDENT (M. Miller): L'amendement de l'honorable député (M. Lennox), devrait venir à la suite.

M. LENNOX: Oui.

M. R. L. BORDEN: Avant qu'il soit fait rapport du projet de loi, je désire signaler à l'attention du ministre de la Justice, un télégramme reçu hier après-midi. Le ministre en a peut-être reçu un au même effet. Il est ainsi conçu:

Le congrès méthodiste de la Colombie-Anglaise demande l'adoption immédiate d'une loi interdisant les paris sur les courses de chevaux. Les centres du littoral sont déjà envahis de personnes suspectes à provenance des Etats-Unis.

J'ignore si le ministre a reçu une commission semblable ou si la question a été signalée à l'attention du Gouvernement.

L'hon. M. AYLESWORTH: J'ignore si l'honorable député qui vient de lire le télégramme a lui-même fait connaître ses vues sur la question.

M. R. L. BORDEN: Je tenais particulièrement à savoir si la question avait été portée à l'attention du ministre, et s'il se proposait de prendre quelque mesure?

L'hon. M. AYLESWORTH: C'est une question qui a soulevé beaucoup de discussion, et au sujet de laquelle il s'est produit des divergences d'opinion. Elle a fait le sujet d'articles de journaux et de vœux émis par divers corps, et de cette manière elle m'a été signalée il y a déjà nombre d'années. Je dirais même dès mon arrivée ici.

Mais précisément, parce que c'est là une question au sujet de laquelle les avis diffèrent si largement, j'ai pensé que nous nous trouverions bien d'avoir là-dessus l'opinion de tous les membres du comité.

M. R. L. BORDEN: Il me semble que, si les conditions sont telles que l'indique ce télégramme, il nous faudra prendre une détermination quelconque. S'il y a un doute à ce sujet, je crois qu'il serait sage, à tout le moins, de référer tout cela à un comité spécial de la Chambre, et il est possible qu'il eût été préférable d'en agir ainsi dès le commencement de la session. Ce n'est pas là un sujet dont je me sois beaucoup occupé, mais on a attiré de temps à autre mon attention là-dessus. J'ai pensé qu'il serait juste de soumettre au Gouver-

nement les représentations de ces messieurs, afin que ce comité puisse les prendre en considération. Si les conditions sont telles que l'indique ce télégramme, il me semble que le Parlement ferait bien d'agir, si même ce n'est pas là son devoir.

(Rapport est fait du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET CONCERNANT LES JUGES DE COURS DE DISTRICTS.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

Cette Chambre est d'avis qu'il importe de pourvoir aux traitements d'un nouveau juge de cour de comté et d'un nouveau juge de cour de district dans la province d'Ontario, et en outre d'un nouveau juge de cour de district dans la province d'Alberta, ces traitements devant être à raison de \$2,500 par année durant les trois premières années de services pour chacun de ces juges; et, après trois ans de service, de \$3,000 par année pour chacun de ces juges.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): L'objet de cette mesure est de mettre en vigueur une loi promulguée par la législature d'Ontario à sa dernière session, et à un décret du même genre rendu par le lieutenant gouverneur en conseil de la province d'Alberta. La législature d'Ontario, à sa dernière session, a créé une quatrième charge de juge pour les cours de comté et de division du comté de York, lequel comprend la ville de Toronto. Il y a actuellement un juge de cour de comté et deux juges puînés ou assistants. Tous ceux qui connaissent les conditions régnant à Toronto et dans le comté de York admettront que la besogne y est non seulement très lourde, mais augmente continuellement, surtout dans les tribunaux pour le recouvrement des petits montants, les cours de division du comté et de la ville. En outre, la législature d'Ontario, à sa dernière session, a accru dans une large mesure la juridiction des cours de comté dans toute la province, en élevant aux hautes cours un nombre très considérable d'actions où le montant en litige est au-dessous de \$1,000, et en transférant cette juridiction aux diverses cours de comté. L'effet de cette législation sera d'accroître l'état de congestion qui existe déjà dans ces cours à Toronto et dans le comté de York; et, cela étant, la législature provinciale demande la nomination d'un autre juge pour cette cour. La charge de nouveau juge du district que nous demandons pour la province d'Ontario est destinée à donner un second juge ou juge assistant au district de Thunder-Bay et de Rainy-River. Le développement des villes de Fort-William et de Port-Arthur, et l'accroissement de population distribuée de ci de là dans le

vaste territoire de cette partie du juge, ont rendu nécessaire, pour la bonne administration de la justice, la création d'une charge de juge, de l'avis du procureur-général de la province et de la législature provinciale. La présente mesure confirme ce point de vue, et pourvoit au paiement des traitements nécessaires.

La province d'Alberta est dans le même cas. D'après la loi générale de la législation de cette province concernant les cours de district, le lieutenant gouverneur en conseil est autorisé à établir de nouveaux districts judiciaires au fur et à la mesure que la nécessité s'en fait sentir. C'est pourquoi un décret a été rendu établissant un nouveau district judiciaire dans la partie nord de la province, la section de la rivière à la Paix et la partie de la province au nord d'Edmonton, et la présente mesure a pour objet de payer le traitement du juge de cette cour. Les chiffres sont ceux du statut actuel concernant les juges de comté et de district.

M. R. L. BORDEN: Avant que cette mesure soit adoptée, je désirerais attirer l'attention du ministre sur le fait mentionné l'autre jour par le député de Terrebonne, au sujet de la distinction établie au détriment de deux juges de la cour supérieure de la province de Québec, le traitement de ces deux juges étant en effet de \$500 de moins que des 16 autres juges de cour supérieure de cette même province.

Je n'ai pas devant moi ses observations à ce sujet, mais je me rappelle qu'il a donné lecture en cette Chambre d'une lettre de l'ex-ministre de la Justice, sir Charles Fitzpatrick, aujourd'hui juge en chef de la cour suprême, où il était dit que cette distinction était purement accidentelle; et il paraîtrait, à la lecture de la copie de la mesure primitive introduite en Chambre à ce sujet par le ministre de la Justice d'alors, que les traitements des 18 juges devaient être exactement les mêmes. D'une manière quelconque, il se trouva qu'en adoptant le bill, on fixa à \$5,000, je crois, le traitement de 16 juges, et à \$4,500 celui des deux autres juges. Il paraîtrait aussi que les deux juges dont les traitements furent ainsi réduits sont ceux des districts de Gaspé et de Chicoutimi, et que la besogne de ces deux juges est très considérable et qu'ils ont tous deux fort à faire.

L'hon. M. AYLESWORTH: Mon attention a été instamment attirée chaque année, depuis trois ans, là-dessus, par mon honoré collègue le ministre des Postes, qui représente le comté de Gaspé ici intéressé, et par le député de Chicoutimi-et-Saguenay (M. Girard). Tous deux m'ont déclaré que quand les augmentations de traitements judiciaires avaient été établies il y a quatre ans, la mesure introduite à ce

M. A. B. AYLESWORTH.

sujet en cette Chambre stipulait que le traitement de ces deux juges serait le même que ceux des autres juges des districts ruraux de cette province. Si cela est, j'ignore absolument comment il a pu se faire que le texte du statut en arriva par la suite à différer de la mesure présentée en Chambre.

Tout ce que je puis dire à ce sujet, dont je n'ai pas la moindre connaissance personnelle, c'est que, aussi loin que je puisse remonter, et je crois aussi probablement depuis le temps qu'il y a eu des juges pour ces deux districts, les traitements ont toujours été d'exactement \$500 de moins que ceux des autres juges des districts ruraux de la province de Québec. Je ne saurais dire pour quelle raison on a établi cette différence, il y a 50 ans ou plus, c'est-à-dire à l'époque de la création de ces charges. Je suppose qu'on a pensé alors qu'il y avait moins de travail à faire dans ces districts peu peuplés, ou bien encore que le coût de la vie y était inférieur aux autres districts. Ce ne sont là, cependant, que pures conjectures de ma part. Le statut actuel n'établit pas d'autres distinctions à l'égard de ces juges que le maintien de cette différence de \$500 entre leurs traitements et ceux des autres juges. Cette différence a toujours existé. Les deux messieurs représentants ces districts m'ont demandé instamment de faire disparaître cette anomalie. Mais j'éprouve une très grande répugnance, répugnance que je crois naturelle, de rouvrir en quelque point que ce soit cette question très irritante des traitements judiciaires, que j'avais trouvée réglée, fort heureusement pour moi, l'année qui a précédé mon entrée en cette Chambre. La question est de celle qui soulèveront probablement autant d'avis différents qu'il y a de députés en cette Chambre.

J'ai reçu, de différents points, des demandes pressantes, non seulement pour les traitements de ces deux juges, mais au sujet d'un très grand nombre de traitements d'autres juges. Mais, jusqu'à présent, j'ai pu rester inébranlable devant les efforts qui ont été faits pour m'engager à proposer une augmentation sérieuse des traitements judiciaires en ce pays. Parlant comme homme de loi, je n'hésite pas à déclarer que nos juges ne sont pas suffisamment payés, qu'ils devraient recevoir davantage, et que si le pays veut que ses juges lui rendent d'excellents services il lui faudra payer exactement comme pour toute autre chose qu'il désire acheter. D'autre part, je sais parfaitement que cette opinion n'est pas celle d'un grand nombre de membres de cette Chambre qui ne sont pas des hommes de loi; et j'ai pensé que, tant que j'exercerais mes fonctions actuelles, je pouvais espérer n'avoir pas à m'occuper de

cette question de traitements judiciaires ni à avoir attirer là-dessus l'attention de la Chambre.

M. DOHERTY: Cette mesure pourvoit aux traitements de nouveaux juges, dont la nécessité a été affirmée par la législature d'Ontario et celle d'une autre province. Je crois savoir que la législature de Québec a adopté une loi créant trois nouvelles charges de juges dans le district de Montréal. J'aimerais à savoir si le Gouvernement a l'intention de pourvoir aux traitements de ces trois juges. La même raison me paraît exister en ce cas-ci comme dans l'autre.

L'hon. M. AYLESWORTH: Cette mesure ne renferme rien qui s'applique à la province de Québec. Mais comme mon honorable ami vient d'attirer là-dessus l'attention du comité, je dois ajouter que ce sujet a déjà été pris en même considération par les conseillers de Son Excellence. Les conditions, à Montréal et dans le district avoisinant, en ce qui concerne la besogne judiciaire, me paraissent être, si on veut bien me permettre de le dire à la fois malheureuses et particulières. On rapporte, et je crois qu'il a aussi été démontré que les juges siégeant à Montréal ont non seulement devant eux une masse énorme de besogne mais qu'ils ne peuvent y faire face, et qu'ils ont besoin d'aide. Mais il reste à savoir si la proposition qui a été faite d'augmenter le nombre de juges donnera la solution de la difficulté. On m'a dit,—j'ignore jusqu'à quel point cela peut-être vrai, mais cela me paraissait reposer sur d'excellentes autorités—qu'alors que les juges de la ville et du district de Montréal sont surchargés d'une abondance et même surabondance de litiges et autres occupations judiciaires, nombre de leurs collègues des régions immédiatement avoisinantes sont dans des conditions exactement opposées; et que, s'il y avait la moindre tentative pour équilibrer plus secrètement les services des juges, et pour utiliser davantage les services des juges déjà nommés et touchant un traitement dans cette province, ce qui permettaient de faire appel aux services de quelques juges des districts ruraux immédiatement avoisinants, toute la difficulté pourrait être résolue sans recourir le moins à la nécessité d'augmenter le nombre des juges.

Espérant qu'une conférence avec le procureur général de la province amènerait une solution de la difficulté par ces moyens, plutôt que par ceux qu'il propose dans le projet de loi concernant l'augmentation du nombre des juges, nous avons cru qu'il n'était pas à propos, dans le moment du moins, de nommer de nouveaux juges dans la province de Québec.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une 2e fois et adopté.)

L'hon. M. AYLESWORTH demande à déposer un projet de loi (n° 193) tendant à modifier la loi concernant les juges.

La motion est adoptée.—Le bill est lu une 1re et une 2e fois, délibéré en comité général, lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION D'UN PROJET TENDANT A MODIFIER LA LOI DES RENTES VIAGERES SERVIES PAR L'ETAT.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose la 2e lecture du bill (n° 109) tendant à modifier la loi des rentes viagères servies par l'Etat (1908).

—Ce projet de loi, adopté par le Sénat, a pour objet de faire subir des retouches peu importantes à la loi de la dernière session concernant les rentes viagères. La loi actuelle limite le chiffre de la rente à \$600 et décrète que le montant de la rente sur deux têtes, s'il s'agit du mari et de la femme, ne doit pas dépasser \$600. La raison de cette restriction est que la loi n'a pas pour objet d'établir de fortes rentes, mais des rentes modiques qui peuvent être à la portée des masses. Une disposition du projet prévoit que lorsque les conjoints ont acheté des rentes viagères avant leur union, le fait de leur mariage ne les prive pas de l'avantage de jouir des rentes distinctes, indépendamment de cette restriction, et le ministre du commerce duquel la question relève a accepté cette proposition. Un de nos collègues, absent en ce moment, m'a proposé de faire en sorte que le mari et la femme, même après leur mariage, puissent obtenir une rente personnelle. Dans la discussion en comité général, je proposerai un amendement en ce sens. On invoque le fait qu'il est permis au frère et à la sœur d'acheter des rentes distinctes et on prétend que rien n'empêche qu'il en soit de même du mari et de la femme. De nos jours, les lois permettent au mari et à la femme de posséder des biens propres, et nous avons conclu que rien ne s'oppose à ce qu'ils aient des rentes viagères distinctes de \$600 chacune.

Par l'article 3, je propose d'ajouter un paragraphe autorisant un homme marié à convertir une partie de sa rente ne dépassant pas la moitié en une rente viagère à sa femme.

L'article 12 de la loi actuelle décrète qu'advenant le décès du dernier survivant de crédits rentiers en commun, tout le capital fourni par lui doit être payé à ses héritiers avec intérêt au taux de 3 p. 100. L'amendement porte que, s'il existe un contrat avec le ministre quant à la disposition de ce capital, ce contrat doit être

observé. Les fonctionnaires du département ont constaté qu'il s'est présenté des cas, et il pourrait s'en présenter plusieurs, où il n'y a personne que le crédit rentier devrait avantager ou qui aurait pu recevoir le capital advenant le décès du crédit rentier avant l'époque où il aurait droit au versement de la rente viagère; et on projette, s'il désire ramener à son droit et obtenir l'avantage de jouir lui-même d'une rente plus forte, de lui permettre d'agir ainsi. S'il existe un contrat avec le ministre, ce contrat sera respecté; mais s'il n'en existe pas, le capital appartiendra aux héritiers du crédit rentier.

(La motion est adoptée. Le bill est lu une 2e fois, délibéré en comité général, lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UN BILL RELATIF AU TRANSPORT PAR EAU DES MARCHANDISES.

M. MILLER: Il y a sur le feuilleton un bill d'intérêt public relatif au transport par eau des marchandises qui a été soumis au Sénat et que tout le monde comprend. Si la Chambre y consent, je demanderai qu'il soit mis à l'étude.

L'hon. M. FIELDING: Le consentement unanime de la Chambre, est nécessaire. Je ne m'oppose pas à la proposition, pourvu qu'il soit entendu que cela ne nous entraînera pas à mettre d'autres bills d'intérêt public en délibération.

M. MILLER propose la 2e lecture d'un bill (n° 105) relatif au transport par eau des marchandises.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité générale.)

M. R. L. BORDEN: Je crois qu'il est préférable de nous borner à rendre compte de l'état de nos délibérations, vu que les députés présents sont peu nombreux et que d'autres ont peut-être quelque chose à dire concernant le projet de loi.

L'hon. M. FIELDING: Le comité peut rendre compte de l'état de la question, et le bill sera inscrit sur le feuilleton de lundi parmi les mesures d'initiative gouvernementale.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Chambre des communes, \$352,395.24.

M. l'ORATEUR: Les augmentations sont réparties de la manière suivante:

M. W. S. FIELDING

Personnel des débats, ci-devant rétribué sur le crédit destiné à la publication des débats:	
Sténographes.....	\$24,100 00
Traducteurs.....	24,600 00
Augmentation aux fonctionnaires et commis aux termes d'un arrêté du 14 juillet 1908, de la commission de la régie interne.....	1,950 00
Nouvelle nominations: M. Saucier, \$1,200; M. Trop, \$1,200; M. Saint-Louis, \$1,700; M. Lalonde, \$800....	4,900 00
Augmentations aux termes de la nouvelle loi du service civil.....	3,150 00
Augmentations légales, 1909-1910, y compris l'avancement de A. H. O'Brien au rang de rédacteur des lois, \$300, et de J. K. Foran au rang de sous-rédacteur des lois, \$500	3,700 00
Bureau du greffier de la couronne en chancellerie: Différence entre les appointements payés à ces fonctionnaires par la Chambre des communes et le conseil privé, par suite de leur transport à ce département.....	264 76
MM. Matthews et Dickson, anciennement rétribués sur le crédit destiné aux dépenses des comités, etc., et maintenant rétribués sur le crédit affecté aux appointements..	3,300 00

A déduire les appointements de MM. McCord, ancien rédacteur des lois (décédé), \$3,500, et Tessier, transféré au département des Travaux publics, \$1,500....	5,000 00
---	----------

\$60,904 76

M. LENNOX: M. O'Brien remplit-il le même emploi que remplissait McCord?

M. l'ORATEUR: Oui, il l'a remplacé comme premier rédacteur des lois.

M. LENNOX: M. McCord recevait des appointements de \$3,500.

M. l'ORATEUR: M. O'Brien a été nommé d'après la classification de 1903 qui fixait à \$2,800 les appointements du prochain rédacteur des lois. La loi du service civil lui permettra d'atteindre \$4,000.

M. LENNOX: Il ne touche que \$2,800, à l'heure qu'il est.

M. l'ORATEUR: Il recevra l'augmentation de \$150.

M. LENNOX: Bien que je n'approuve pas les fortes dépenses, il me semble que, comparativement aux autres traitements, une somme de \$2,800 est une rétribution excessivement modique pour un homme qui doit faire preuve d'autant de jugement et d'habileté professionnelle qu'on en exige du rédacteur des lois de la Chambre des communes et dont M. O'Brien peut faire preuve, selon moi. Je suis d'avis que ce traitement n'est pas suffisant pour un bon employé comme M. O'Brien, eu égard aux traitements accordés dans d'autres branches de l'administration. Il doit

y avoir un moyen d'expliquer ce qui, à mes yeux, est une injustice. Il y a erreur dans le classement ou ailleurs et on devrait y remédier.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. SPROULE: De quoi nous occuperons-nous lundi.

L'hon. M. FIELDING: La loi sur les assurances est encore sur le métier. Nous pourrions la remettre en délibération, lundi matin. L'après-midi, nous aurons à étudier la loi du service civil. Ensuite, nous voterons le reste des crédits en comité des subsides.

M. SPROULE: Un débat doit s'engager lorsqu'on proposera à la Chambre de se déclarer en comité des subsides. Si la motion est proposée trop tard cela pourra causer des inconvénients.

L'hon. M. FIELDING: Je crois qu'il ne sera pas tard. Les bills inscrits sur le feuilleton sont tellement avancés qu'ils ne provoqueront pas un débat prolongé. Nous entreprendrons sans doute de discuter les subsides d'assez bonne heure.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 35 minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 17 mai 1909.

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

QUESTION RELATIVE A LA NORTH-WEST FISH COMPANY.

M. GLEN CAMPBELL (Dauphin): Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries, sur une question particulière. Dans les territoires au nord-ouest du Manitoba le Gouvernement a accordé des permis de pêche pour un certain nombre d'années à certaines personnes et compagnies. Ces permis dans quelques cas ont été transférés à une compagnie américaine appelée la Northwest Fish Company. Aucun pêcheur n'a la permission de prendre du poisson s'il ne consent à vendre tout le produit de sa pêche à cette compagnie américaine, et il lui faut le vendre à un sou ou 1 sou $\frac{1}{4}$ moins cher par livre qu'il pourrait ailleurs.

J'ai ici un affidavit d'une personne qui faisait la pêche dans ces eaux, et je veux appeler l'attention du Gouvernement sur

cet affidavit qui montre que cette personne n'a pas été payée par la compagnie pour le poisson qu'elle lui a fourni:

Ces lettres sont pour certifier que je, Isaac Bradbury, ai pêché pendant l'hiver de 1907-08 dans les eaux pour lesquelles le capitaine E. D. Coffee et F. L. Merritt ont des permis dans les territoires du Nord-Ouest, et les employés du Gouvernement m'ont obligé de vendre le produit de ma pêche à la Northwest Fish Co. qui est représentée par le capitaine E. D. Coffee et F. L. Merritt, et que la compagnie Northwest Fish est tombée en banqueroute et me doit \$810 pour mon poisson. Et je fais cette déclaration solennelle sachant qu'elle a la même valeur que si elle était faite sous serment et sous l'autorité de la loi concernant la preuve de 1903.

(Signé): ISAAC BRADBURY.

Déclaré devant moi à Winnipegosis dans la province du Manitoba, ce 22 avril 1909.

(Signé): GEO. O. BELLAMY.

J'ai pris la peine de donner ces explications afin que le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Brodeur) connaisse bien la situation. Je voudrais savoir si le Gouvernement ne pourrait pas retenir le permis et l'empêcher de continuer ses opérations, à moins qu'elle ne paie les pêcheurs qui lui fournissent le poisson. Ce cas n'est pas le seul de ce genre; il y en a plusieurs autres.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je suppose que mon honorable ami (M. Campbell) n'aura pas d'objection à me remettre cet affidavit qu'il a lu, car je voudrais le faire tenir à la commission qui a été nommée pour faire une enquête dans toute la question des pêcheries au Manitoba. Le département a reçu quelques plaintes dernièrement que nos employés travaillaient dans l'intérêt des compagnies de pêche. Je puis difficilement croire que l'accusation soit vraie, mais comme elle a été portée, j'ai donné à la commission instruction de faire une enquête sur ce point. Je serai heureux de pouvoir communiquer à la commission l'affidavit mon honorable ami a lu.

QUESTION DE PRIVILEGE—M. GLEN CAMPBELL.

M. GLEN CAMPBELL (Dauphin): Monsieur l'Orateur. Je veux invoquer mes privilèges comme membre du Parlement. Le 4 mai dernier le "Free Press" du Manitoba a publié un long article, trop long pour que je le lise à la Chambre. Cet article parle de moi en termes mélodramatiques. Je suppose que la raison pour laquelle ce journal m'attaque comme il le fait c'est que l'automne dernier, ainsi que ce journal le sait très bien, j'ai pris part à la chasse contre les spéculateurs et j'ai réussi et je suis revenu avec leurs chevelures. Il n'y a aucune raison cependant pour que ces spéculateurs viennent aujourd'hui m'attaquer à cause de cela. Je crois pouvoir dire que

depuis que j'ai l'honneur d'avoir un siège dans cette Chambre, j'ai toujours eu pour devise d'agir à l'égard de ceux avec lesquels je suis venu en contact, avec toute la courtoisie que se doivent les gens bien élevés, et j'ai certainement cherché à mettre en pratique cette devise dans cette Chambre, que ce fût à l'égard d'un page ou à l'égard du premier ministre.

Dans cet article on félicite un médecin d'avoir mis fin pratiquement à ma vie politique, et on dit en même temps que j'étais sous les soins d'un médecin qui essayait à prolonger ma vie naturelle aussi longtemps que possible. Mais, non-content de cela, ce journal a dû appeler à son aide un médecin pour les chevaux, un vétérinaire. On m'accuse dans ce journal d'avoir admis que je m'étais rendu coupable d'avoir corrompu des employés du Gouvernement. Je désire déclarer que tout journal qui affirme cela, ou tout député ou ministre de la couronne, qui répète cette assertion, dit une fausseté absolue. Je crois que l'honorable ministre auquel on a attribué ces paroles, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ne les a jamais prononcées, ou s'il les a prononcées, il se trompait du tout au tout, et je veux contredire catégoriquement toute assertion de ce genre. Tout ce que l'on pourrait trouver, en faussant mes paroles, approchant quelque peu des assertions de ce journal, serait que, dans un discours devant une assemblée publique, dans lequel je parlais de la façon dont le département de l'Intérieur était administré, avant que mon honorable ami (M. Oliver) en prit la direction, j'ai déclaré que les choses en étaient arrivées à un tel point dans l'administration de ce département, que même dans les simples concessions d'un homestead, il y avait un intermédiaire qu'il fallait payer, qu'il fallait employer un intermédiaire pour obtenir les concessions que la loi accordait de droit aux colons.

J'ai déclaré devant les électeurs, je le déclare ici que je connaissais un cas, le cas de la compagnie Brown, Bedingfield, cas dans lequel la compagnie demandait depuis des années des droits que la loi lui accordait clairement, et qu'elle ne pouvait obtenir pour une raison ou pour une autre, tant qu'un ami n'est pas venu lui dire qu'il y avait qu'un moyen de réussir auprès du Gouvernement, c'était d'employer un intermédiaire. Et la compagnie obtint ensuite ce qu'elle désirait, mais il lui en coûta \$2,000 pour avoir ce que la loi lui donnait le droit d'avoir. C'est là ce que j'ai dit, et je le répète aujourd'hui. Cette compagnie Brown-Bedingfield était exclusivement composée d'éleveurs, de personnes qui étaient dans le pays depuis plus de vingt ans, dont l'industrie reposait entièrement sur l'obtention d'un permis dans un pays qui était rapidement accaparé par d'autres, qui obtenait des permis en vertu de la même loi,

M. G. CAMPBELL.

d'après laquelle la compagnie avait droit d'obtenir les siens. Mon adversaire se plaint que je ne fasse pas connaître les noms de ceux qui ont servi d'intermédiaires. Cela, monsieur l'Orateur, est pour moi une affaire de conscience et de loyauté, car dans cette affaire ce n'est pas le pays qui a souffert, car l'injustice n'a été commise qu'envers la compagnie.

Une autre raison plus grande pour laquelle je ne puis pas mentionner les noms de ces intermédiaires, est que l'un des deux m'était un très bon ami personnel, et de cette Chambre. Il est aujourd'hui décédé et plusieurs des libéraux qui me taquinaient au sujet de cette affaire savent quels étaient ces intermédiaires. On a essayé à me forcer la main, à me faire commettre une action que je considérais déloyale à l'égard de mon ami et de sa mémoire.

Ce journal parle d'un prétendu défi que le ministre de l'Intérieur m'aurait porté pendant la campagne. Ainsi que je l'ai déjà dit, je crois que l'honorable ministre de l'Intérieur était mal renseigné lorsqu'il a parlé de cette façon. Je ne crois pas qu'il aurait dit ce qu'on lui a fait dire s'il avait connu tous les faits; mais je veux dire ceci, c'est que ce défi dont on parle aurait été fait à 1,200 milles de l'endroit où j'étais, et pendant la chaleur d'une campagne électorale. Je n'ai vu ce défi et je n'en ai entendu parler que longtemps après.

L'article du "Free Press" en date du 4 mai me traite aussi très sévèrement au sujet de ce que j'ai dit à l'adresse de l'honorable Walter Scott, le premier ministre de la Saskatchewan. Je n'ai pas un seul mot à retirer de ce que j'ai dit au sujet de l'honorable monsieur Scott, parce que je n'ai dit que la vérité; comme preuve de ma véracité, je vous citerai, monsieur l'Orateur, un article du "Morning News" de Moosejaw, Saskatchewan daté du 8 octobre 1908, et intitulé "Scott recule":

"Le News" a été informé hier que le premier ministre Scott a retiré sa poursuite de \$25,000 pour prétendue diffamation de caractère.

On se rappelle que les poursuites ont été provoquées par la publication d'une nouvelle dans les colonnes de ce journal, au mois d'août, affirmant qu'on avait délivré au premier ministre \$10,000 valant d'actions de la compagnie terrienne de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba.

M. l'ORATEUR: Est-ce que l'honorable député n'aborde pas là un terrain étranger à la question, en lisant cet article? Ce n'est pas la question en discussion.

M. CAMPBELL: Je discute une question de privilège se rattachant à un article de journal.

M. l'ORATEUR: Sans doute, l'honorable député donne lecture d'un autre article de journal. La plainte formulée se rattache à un article de journal.

M. CAMPBELL: Non, mais comme on révoque en doute ma véracité, je tiens à l'établir devant cette Chambre en donnant lecture de cet article.

M. L'ORATEUR: En lisant un autre article de journal. C'est soulever un autre débat.

M. CAMPBELL: Tout cela se rattache au même objet.

M. L'ORATEUR: L'honorable député doit se borner à l'article dont il se plaint.

M. CAMPBELL: Il est fâcheux que je ne sois pas autorisé à lire cet article, car il expose la question bien mieux que je ne le saurais faire. Cet article auquel j'invite mes collègues à se reporter ajoute que, bien loin que le journal ait retiré l'accusation qui était pour ainsi dire identique à l'accusation que j'ai portée, c'est le premier ministre lui-même (M. Scott) qui a retiré son accusation en se désistant de sa poursuite après qu'il eût été cité devant les tribunaux pour rendre témoignage à cet égard. Il a lui-même retiré l'accusation; ce n'est pas le journal même qui l'a faite, et voilà ce que je tiens à signaler à la Chambre. Un autre article dont la lecture égayerait la députation a paru dans le même journal, en date du 4 de ce mois. Je regrette d'avoir abusé de la patience de la Chambre à cette heure avancée de la session, je regrette aussi de n'avoir pas soulevé la question plus tôt, mais j'en ai été empêché par des raisons de santé.

OBSERVATIONS SUR L'EXPORTATION DE L'ARGENT AMÉRICAIN.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désirerais poser une question au ministre des Finances, au sujet des efforts tentés pour débarrasser le pays de la monnaie d'argent des Etats-Unis. Il y a quelque temps, on a tenté un effort dans ce but, en accordant aux banques une minime prime, un léger pour cent, en vue de recueillir la monnaie américaine pour l'expédier aux Etats-Unis. Aux Etats-Unis on recueille notre monnaie d'argent et on la renvoie au Canada; la circulation de la monnaie d'argent du Canada est interdite chez nos voisins. Si nous réussissions à débarrasser le pays de l'argent américain, nous réaliserions, paraît-il, un bénéfice d'un demi-million de dollars, au cours actuel de l'argent, en frappant notre monnaie d'argent et en la mettant en circulation. Je demande au ministre des Finances s'il se fait des démarches ou si l'on se propose de prendre quelque mesure pour débarrasser le pays de l'argent américain?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il figure au budget un crédit qui nous permettrait de répéter l'opération tentée, il y a quelques années et à laquelle vient de faire allusion l'honorable député.

En ce moment, je suis en négociation avec les banques, en vue de faire un arrangement qui, je l'espère, aboutira dans quelques jours.

M. HUGHES: Le ministre veut-il interdire l'entrée du pays à l'argent américain?

L'hon. M. FIELDING: Comment réussirait-on à en empêcher l'entrée au pays? Quand un Américain vient au Canada avec \$50 d'argent dans sa poche, allez-vous lui interdire l'entrée du pays?

OBSERVATIONS SUR LES APPAREILS DE VENTILATION ET DE SAUVETAGE DE LA NOUVELLE AILE.

M. S. HUGHES (Victoria): Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur le mode de construction de notre nouvelle aile. Je ne crois pas faire erreur en déclarant qu'il n'y a pas un seul ventilateur dans toute l'étendue de la nouvelle aile. Ce défaut se fait surtout remarquer dans la salle à dîner, à l'étage supérieur. Les chambres où les députés se réunissent d'ordinaire, n'ont d'autre issue que l'ascenseur; c'est-à-dire qu'il n'existe pas d'escalier, sauf à l'extrémité sud de l'aile.

En cas de conflagration, et lorsqu'un incendie éclate, c'est fort souvent l'appareil électrique dont le circuit est interrompu, il n'existerait d'autre issue que l'endroit où l'incendie aurait éclaté. L'architecte, auteur de ce projet, sans aucun doute, devait être novice. Je ne crains pas d'affirmer que, dans les édifices construits plusieurs siècles avant l'ère chrétienne, on respectait bien davantage les lois de l'hygiène et ils offraient plus de sécurité que cette nouvelle aile. Que le ministre, pour s'en convaincre, jette un coup d'œil sur le bâtiment. Il n'y existe pas un seul appareil de sauvetage, et en cas d'incendie, tout le monde se trouverait pris tout d'un coup comme dans un piège à rats. Après la session, je l'espère, le Gouvernement aura l'œil à la chose et veillera à ce qu'on perfectionne ces installations. Pour le moment, c'est vraiment honteux.

M. D. HENDERSON (Halton): L'honorable député ne saurait guère se faire l'interprète des députés de la gauche en formulant ces plaintes, car si je ne me trompe, sauf pour le lavabo, ces nouvelles chambres sont toutes occupées par des députés de la droite. Si ce nouvel édifice est défectueux à l'égard des appareils de ventilation et de sauvetage, ce sont les députés de la droite qui en souffriront, et quant à nous nous n'aurons pas besoin d'appareils de sauvetage.

M. HUGHES: Et que dites-vous de la salle à dîner?

M. HENDERSON: Nous pouvons nous passer de la salle à dîner, et je sais que le colonel ne fréquente pas l'autre salle.

DISCUSSION DU BILL DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE "SECURITY OF CANADA".

La Chambre se forme en comité pour discuter le bill (n° 188) déposé par M. Proulx, touchant la compagnie d'assurance sur la vie dite "Prudential Life Insurance Company of Canada" et tendant à y substituer le nom de "Security Life Insurance Company of Canada".

Sur l'article 2 (licence).

M. DOHERTY: Avant l'adoption de cet article je tiens à porter à la connaissance du comité, un fait intéressant hautement la disposition fixant le délai dans lequel le ministre peut accorder le permis nécessaire pour l'exercice des opérations de cette compagnie. Dans le projet de loi primitif, le délai est fixé au 27 avril 1911; or, le comité parlementaire des bills d'intérêt privé a abrégé ce délai en le fixant au 10 avril 1910, de sorte qu'il reste à la compagnie moins d'une année, à dater de l'adoption de ce bill, pour obtenir ce permis.

Relativement à cette modification, il convient d'appeler l'attention du comité sur le fait que cette compagnie a été en butte à certains obstacles, sans qu'il y eut de sa faute, et voici pourquoi: avant l'expiration du délai dans lequel elle était autorisée à obtenir son permis, on a accordé, par suite d'un accident quelconque, une charte à une autre compagnie sous le même nom, "The Prudential Insurance Company" et, en conséquence, la compagnie qui, en vertu de sa charte, a obtenu l'autorisation de porter le nom de "Prudential" se trouve dans l'obligation de modifier son nom et de prendre le vocable qui lui est donné par le bill à l'étude. Par suite de l'octroi d'une charte à une autre compagnie sous le nom de "Prudential", que la chose ait eu lieu accidentellement ou non, cette compagnie se trouve dans la situation d'une nouvelle société qui cherche à faire le placement de ses actions. En pareille circonstance, à mon avis, il est juste d'accorder à cette compagnie un délai de deux ans pour parfaire son organisation, et je ne sache pas que l'octroi de ce droit puisse causer de préjudice à un intérêt quelconque. Je proposerais donc la modification de l'article, en substituant l'année 1911 à 1910; en d'autres termes, que le délai demeure ce qu'il était dans le projet de loi, lorsqu'il a été présenté et transmis au Sénat.

L'hon. M. FIELDING: La seule objection qu'on pourrait soulever contre la motion de l'honorable député est celle-ci: si nous faisons droit à la demande de cette compagnie, la question est de savoir si d'autres compagnies ne formuleraient pas la même demande. D'après la règle générale, il est accordé à toute compagnie un délai de deux années pour compléter son organisation et prendre

M. D. HENDERSON.

sa licence. Ici nous avons prorogé le délai autorisé; nous l'étendons jusqu'à trois ans et nous accordons à la compagnie une période de trois ans pour parfaire son organisation. Je ne trouve nullement à redire aux observations de l'honorable député mais à mon avis, il y aurait certains inconvénients à établir ce précédent.

M. DOHERTY: Quant à l'objection soulevée par le ministre relativement aux autres compagnies, je me contente d'observer que l'accident arrivé à cette compagnie ne se produirait peut-être pas. Ce malheureux accident a placé la compagnie en question dans une singulière posture et voilà pourquoi je demande qu'on établisse une exception en sa faveur. Je n'affirme pas que la faute retombe sur le département mais il n'en est pas moins vrai que lorsque cette compagnie avait droit au nom de "Prudential" avant l'expiration des deux années, le département a accordé une charte à une autre compagnie, lui donnant le nom de "Prudential". Lorsque cette compagnie commença à exercer ses droits, la première se trouva dans l'obligation de changer son nom, vu que l'autre compagnie avait obtenu le nom de "Prudential."

Les circonstances placent cette compagnie dans une situation déavantageuse et voici en quoi consiste ce désavantage: toute la progande faite par le passé pour engager le public à souscrire les actions de cette compagnie, il faut, dans une large mesure, la recommencer, parce que maintenant on demande au public de souscrire les actions d'une compagnie portant un nouveau vocable. Quand bien même il ne conviendrait pas de créer de précédent en accordant une prorogation de délai, il est un fait qu'il ne faut pas perdre de vue: c'est que cette compagnie se trouve dans une situation déavantageuse, par suite du malheureux accident dont elle n'est point responsable et qui ne serait sans doute pas produit au département, si on eut signalé la chose à son attention. Si on eut mis la question à l'étude, le département n'aurait sans doute pas accordé le même nom à une autre compagnie. Cette compagnie se trouve ainsi dans une situation exceptionnelle et par conséquent, en vue des circonstances toutes spéciales à cette affaire, on ne saurait soutenir, à mon avis, que le précédent établi pourrait s'appliquer invariablement à toutes les compagnies à l'avenir.

L'hon. M. FOSTER: Cette compagnie se trouverait, pour ainsi dire, dans la situation d'une nouvelle compagnie?

M. DOHERTY: Oui.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député (M. Doherty) fait erreur en disant que nous avons accordé une charte à une autre compagnie.

Il est arrivé qu'une compagnie américaine du même nom et très solidement établie est venue faire des opérations au Canada, mais nous n'avons accordé aucune charte à une compagnie du nom de "Prudential". Le fait est qu'une compagnie bien connue sous ce nom en Amérique est venue opérer au Canada et quand le bill a été discuté au comité du Sénat, le comité a suggéré ce changement. Je ne crois pas, en conséquence, que la question soit aussi importante que veut le dire mon honorable ami.

M. DOHERTY: Même dans le cas où il en serait ainsi, la compagnie américaine a obtenu une permission depuis l'octroi de cette charte. J'ai cru qu'il s'agissait d'accorder une charte, mais il n'est pas douteux que les explications du ministre sont exactes sur ce point, sauf que cette compagnie est venue ici faire des opérations et qu'elle a reçu une autorisation sous ce nom, depuis que ce même nom a été donné à la compagnie dont il est question dans ce bill.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas que le point soulevé est d'une importance assez grande pour qu'il soit nécessaire d'être à ce sujet d'une opinion différente de celle de mon honorable ami. Je désire seulement faire comprendre que ce n'est pas un précédent et ce que j'ai dit sera peut-être utile pour que ce ne soit pas considéré comme tel. Je ne m'opposerai pas à la motion de mon honorable ami.

(L'article, ainsi modifié, est adopté. Rapport est fait du bill qui est lu pour le 3e fois et adopté.)

QUESTIONS.

PHARE DE PLASTER-MINES.

M. MADDIN demande:

Quelle est la date du renvoi d'Hector McRae, ex-gardien du phare de Plaster-Mines, comté de Victoria (N.-E.), et pourquoi a-t-il été renvoyé? Quelque plainte a-t-elle été formulée contre lui? Dans l'affirmative, qui a porté plainte et une enquête a-t-elle été faite?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. a) Par un arrêté du conseil en date de 6 mai 1909; b) intervention active dans les luttes politiques.

2. a) Oui. b) l'honorable D. D. McKenzie, N.P. c) Non.

SERVICE DE L'INTENDANCE.

M. SPROULE demande:

1. Des plaintes ont-elles été envoyées à l'officier de district commandant à Ottawa contre un ou des officiers du service de l'intendance au sujet de la majoration des rôles de paye, permettant l'obtention de certains deniers publics pour services non rendus, ou pour approvisionnements non fournis?

2. Si de telles plaintes ont été faites, ont-elles été transmises au département de la Milice par l'officier commandant le district?

3. Quelles mesures le département a-t-il prises en vue d'ordonner une enquête en la matière?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN: (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. Oui.

3. Un tribunal d'enquête a été formé pour étudier les plaintes.

RESERVE DES INDIENS DU SANG, ALBERTA.

M. WALLACE demande:

1. Qui a loué la réserve des Indiens du Sang à Alberta?

2. Quand la location de cette réserve a-t-elle été obtenue, et dans quelles circonstances?

3. Le ministre est-il prêt à donner les faits jusqu'à date?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. 2. 3. Donald McEwen et Cie, de Brandon, Manitoba. Une convention a été conclue entre les Indiens du Sang en présence de l'agent des Indiens et MM. Donald McEwen et Cie le 16 mai 1903, comprenant les privilèges de pâturages dans les parties est et sud de la réserve du Sang aux conditions suivantes:

1. La compagnie fera paître un troupeau de bestiaux reconnus comme étant des animaux d'élevage et il ne sera permis d'utiliser dans le pâturage que des taureaux de race.

2. La compagnie préparera sur la réserve des garde-feux où le besoin s'en fera sentir et construira des jetées pour retenir l'eau sur les parties de la réserve qui sont éloignées de la rivière.

3. La compagnie creusera au moins trois puits artésiens dans la partie la plus basse de la réserve, mais si on ne trouve pas d'eau à une profondeur raisonnable, on n'insistera pas sur l'exécution de cet article.

4. La compagnie achètera des Indiens au moins 700 tonnes de foin par an à \$4 la tonne convenablement mis en tas aux endroits désignés par le gérant de la compagnie; les Indiens n'étant pas obligés de fournir ce foin.

5. La compagnie tiendra en bon ordre les barrières à la limite sud de la réserve, ainsi que les puits artésiens creusés et les jetées, de telle sorte qu'après l'expiration des six années, ces améliorations reviendront à la réserve des Indiens.

6. La compagnie fournira des cavaliers pour empêcher ses animaux de se mélanger avec les troupeaux des Indiens, toutes les fois que ce sera nécessaire.

7. La compagnie admet que tous les droits qui lui sont accordés sur la réserve, soit comme pâturages soit pour d'autres besoins, ne seront jamais considérés comme déposés les Indiens de leur droit d'utiliser les pâturages de la réserve pour tous les troupeaux qu'ils désireront ou pour limiter le nombre des animaux qui pourront pâturer.

8. La compagnie fera tous ses efforts pour éloigner de la réserve les maraudeurs et l'agent des Indiens lui prêtera toute l'aide nécessaire pour atteindre ce but.

9. La réunion et le marquage des animaux ne se feront qu'aux époques convenues entre le gérant de la compagnie et l'agent des Indiens.

10. La compagnie aura le privilège de construire des enceintes pour le foin et pour le service des bestiaux ainsi que tous les hangars qui seront nécessaires pour les soins des animaux et pour ses opérations; lesdites constructions deviendront la propriété des Indiens à l'expiration du contrat.

11. Les parties de première part consentent à permettre à la compagnie de laisser pâturer 7,000 têtes de bétail sur la réserve du Sang pendant une période de dix années pour la somme annuelle de \$5,000, payable par semestre.

12. La compagnie avancera le loyer de trois ans à une époque quelconque après l'expiration de cinq années après la date de la ratification du contrat, si cette somme est nécessaire pour l'usage des Indiens et le surintendant général des Affaires indiennes sera juge de l'utilité de ce versement.

13. Les Indiens (ou les parties de première part) consentent à ce qu'aucun privilège de pâturage ne soit accordé à d'autre personne ou compagnie, et la partie de deuxième part consent à ne pas louer ses privilèges tels qu'accordés par le présent, sans l'autorisation du surintendant des Affaires indiennes.

14. Cette convention entrera en vigueur immédiatement après sa ratification par le surintendant général des Affaires indiennes.

15. Le surintendant général des Affaires indiennes sera le juge définitif de toutes les questions relevant de l'exécution des conditions stipulées dans cette convention.

Les conditions ci-dessus ont été ratifiées par le département le 6 juin 1903 aux conditions suivantes:

1. Le loyer semestriel sera payé d'avance le 1er juillet et le 1er janvier de chaque année.

2. Ce permis ne confère aucun pouvoir d'intercepter les routes et sentiers ouverts aujourd'hui au public et qui sont maintenant ou qui peuvent être à l'avenir sous l'autorité de l'administration des territoires du Nord-Ouest.

Le loyer du bail ci-dessus a été payé jusqu'au 1er juillet 1909.

M. F. OLIVER.

PHARE DE L'ÎLE FISH.

M. FRASER demande:

1. Quel est le gardien du phare de l'île Fish, à l'entrée du havre de Malpeque (I.P.-E.)?

2. Son emploi est-il permanent?

3. Quand a-t-il été nommé et quel est son salaire?

4. Y a-t-il une limite d'âge pour les gardiens de phares lors de leur nomination?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. M. Patrick Gould.

2. a) Nommé temporairement par arrêté du conseil, 7 décembre 1906. b) Nomination confirmée par arrêté du conseil, 10 juillet 1907. c) Salaire, \$250.

3. La limite d'âge n'est pas fixée par la loi ni par arrêté du conseil, mais, règle générale, le département s'efforce de trouver des gardiens âgés de 19 à 40 ans.

EMBRANCHEMENT DE CHEMIN DE FER D'ELMIRA.

M. FRASER demande:

1. Le contrat de la construction de l'embranchement d'Elmira du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard a-t-il été accordé?

2. Dans l'affirmative, à qui a-t-il été accordé, et quel en est le chiffre?

3. A-t-on l'intention de construire cet embranchement à partir de la gare de Harmony?

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

1. a) Oui. b) MM. Whitehead Brothers aux prix de l'échelle.

2. En discutant les crédits, il a été déclaré qu'on ne prendrait aucune décision tant que l'ingénieur en chef du département n'aura pas eu l'occasion de visiter la localité et d'examiner le tracé de l'embranchement de chemin de fer proposé.

MARITIME DREDGING COMPANY.

M. DANIEL demande:

1. La soumission de la Maritime Dredging and Construction Company pour dragage dans le havre de Saint-Jean, y compris la baie Courtenay, pour lequel des soumissions ont été demandées l'an dernier, a-t-elle été acceptée et un contrat a-t-il été passé? Dans l'affirmative, à quelle date?

2. Des travaux ont-ils été exécutés en vertu de ce contrat? Dans l'affirmative, lesquels, et par quelle drague?

3. Se propose-t-on de reprendre les travaux? Dans l'affirmative, quand, et avec quelles dragues?

4. La drague "Iroquois" a-t-elle exécuté quelques travaux en vertu de cette soumission ou de ce contrat?

5. Quelle quantité de matériaux peut-elle enlever et quelle profondeur peut-elle atteindre?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. a) Oui, pour faire du dragage dans la partie ouest du port de Saint-Jean à ou

près de Beacon-Bar. b) Oui, le contrat a été signé le 10 mai 1909.

2. a) Oui. b) Dragage dans la partie ouest du port de Saint-Jean à ou près de Beacon-Bar. c) Le dragueur "Iroquois".

3. Comme il est dit plus haut la compagnie a le contrat pour faire les travaux indiqués et elle possède les dragueurs "Sanguis" et "Iroquois". La compagnie a déclaré aussi qu'elle avait pris des arrangements pour envoyer sur les lieux sans délai, un autre dragueur de grande puissance.

4. Oui.

5. a) 250 verges cubes de l'heure; b) 27 pieds.

M. DANIEL: J'ai oublié de demander quel était le prix payé pour le dragage de déblais ordinaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Le prix était de 39½c par verge cube. Il n'a jamais été fait que je sache d'opération de dragage à aussi bon marché dans le port de Saint-Jean.

M. DANIEL: Il en a été fait à 30c.

L'hon. M. PUGSLEY: C'était pour un travail spécial.

3e LECTURE

Après délibération en comité général, de deux projets de loi:

Le 1er (n° 189), déposé par M. Geoffrion, tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance du Commerce;

Le 2e (n° 190), déposé par M. McCraney, relatif à la compagnie d'assurance Fidelity Life of Canada.

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYAL CANADIAN.

La Chambre passe à l'examen des modifications faites par le Sénat au projet de loi (n° 63), déposé par M. Ames, tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance Royal Canadian.

M. LENNOX: En quoi consistent les amendements?

L'hon. M. FIELDING: Dans le cas actuel, les amendements ont trait au nom de la compagnie et au titre du bill. Le projet de loi, sous la forme où il fut déposé, tendait à constituer en corporation la compagnie d'assurance "Royal Canadian Accident", et le Sénat a substitué à cette désignation celle de "British Canadian Accident". Il serait bon de signaler à l'attention de la Chambre que si nous avons dans le passé permis parfois à ces compagnies de prendre le nom de "Royal", on trouve à redire à cette pratique, surtout dans la métropole. En Angleterre on ne permettrait pas à une compagnie de prendre ce nom, et c'est une règle bien établie que la désigna-

tion "Royal" ne peut être prise que du consentement des autorités impériales. La chose n'a pas été signalée jusqu'ici au Canada, et nous avons constitué en corporation sous le nom de "Royal" nombre de compagnies. Maintenant que notre attention est attirée là-dessus, par le Sénat dans le cas actuel, il est bon que les promoteurs du projet de loi sachent qu'il ne leur est permis de se servir du mot "Royal".

(Les modifications sont adoptées.)

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES ASSURANCES.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur les articles du projet de loi (n° 97), déposé par M. Fielding, relatif au contrat d'assurance.

L'hon. M. FIELDING: Le comité a terminé l'examen de ce projet de loi, sauf en ce qui regarde deux articles qui tous deux ont trait à un même sujet. L'article 70 impose certaines pénalités dans certains cas d'opérations considérées illicites; l'article 139, prescrit que ces pénalités ne pourront être imposées dans les cas où la taxe que l'on propose a été reçue et où certains rapports simples ont été faits. Ce sont là des points que le comité a encore à examiner.

Sur l'article 70:

79. Sauf toute disposition contenue dans l'article 139 du présent acte, toute personne qui,

c) inspecte un risque ou règle un sinistre ou fait des opérations d'assurance pour un ou plusieurs assureurs individuels ou pour une compagnie d'assurance sans l'autorisation prescrite par le présent acte à cet égard, ou après révocation ou suspension de cette autorisation.

L'hon. M. FIELDING: C'est la loi dans son état actuel, sauf que le paragraphe "c" a été ajouté comme étant nécessaire en vue de l'application de la loi. C'est l'insertion de ce paragraphe qui a soulevé la question, et l'article 139 est celui qui impose la taxe.

L'hon. M. FOSTER: Le Gouvernement a-t-il décidé d'adopter le principe de taxer les assurances, car c'est là réellement le nouveau principe que l'on introduit dans la loi? Nous avons taxé presque tout ce qui était taxable, mais il semble que ce soit là une innovation. Il m'est arrivé bon nombre de communications sur le sujet du projet de loi. Je dois dire que les plus énergiques et les plus nombreuses se rapportent à cette disposition. Quelques-uns de ceux qui m'écrivent et me télégraphient sont très fortement opposés à la nouvelle pratique de taxer l'assurance. Ils se sont présentés devant le comité à mainte et mainte reprise; mais je me crois justifié de me faire aujourd'hui l'interprète de leur énergique protestation contre cette mesure.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député voudra-t-il en lire une comme spécimen; j'en ai moi-même reçu plusieurs.

L'hon. M. FOSTER: Oui, je suppose que le ministre des Finances en a toute une gerbe, de même que nombre d'autres membres de la députation. Je vais lire un passage ou deux d'une ou deux de ces lettres; ils mettent bien en relief la question principale. Voici ce que dit l'une d'elles:

En premier lieu, la véritable clef de voûte du système des assurances, ce sont les médecins en activité sur tous les points du pays.

L'hon. M. FIELDING: C'est une autre question.

L'hon. M. FOSTER: Oui, mais je tiens à signaler celle-là d'abord:

En premier lieu, la clef de voûte du système des assurances, ce sont les médecins en activité sur tous les points du pays. Ce sont eux que l'on consulte quant à l'acceptation ou au rejet des risques, et c'est d'eux qu'émanent les documents justifiant le règlement des réclamations. Il existe donc des relations étroites et fondamentales entre la profession médicale et le fonctionnement de toutes les compagnies d'assurance.

En second lieu, les médecins ont un profond intérêt dans le succès des compagnies d'assurance du pays, car, c'est par leur intermédiaire que la plupart d'entre eux assurent le bien-être futur de leurs familles, au moyen de polices pour leur propre protection et celle de leurs parents.

Pour ces raisons, la plupart des médecins de notre pays ont suivi avec grand intérêt le progrès de la législation sur l'assurance depuis deux ans, et surtout dans le cours de la présente session.

C'est avec beaucoup de regret qu'on a observé le désir manifesté par quelques-uns d'inscrire dans le recueil de nos lois un acte interdisant au médecin consultant de la compagnie de faire partie du bureau de direction.

Le dernier amendement proposé autorise l'administrateur général, le président et un vice-président à faire partie du bureau de direction de la compagnie, tout en recevant la rémunération de leurs services. Ces messieurs peuvent être financiers, négociants, avocats, capitalistes, etc. Mais dès qu'ils sont médecins consultants de compagnie, on ne peut leur confier la charge de directeur, en raison de la rémunération qu'ils reçoivent de leurs services spéciaux, ce qui soulage la compagnie d'autant.

Ce sont là les raisons que l'on invoque en vue de faire disparaître la disposition qui interdit aux médecins de faire partie du bureau de direction. En effet, il semble que ce soit là empiéter contre la liberté dont les actionnaires de toute compagnie d'assurance doivent jouir dans le choix de leurs directeurs. La profession médicale est très nombreuse, forme un corps respectable, utile, compétent, et je suis persuadé que l'expérience d'un médecin consultant habile serait d'une aide précieuse dans le bureau de direction. On prétendra peut-

M. G. E. FOSTER.

être que la difficulté pourra être tournée par la nomination d'un médecin d'office que les directeurs pourront consulter; mais je sais que nombre de médecins regardent cette interdiction comme une injustice à leur égard. J'étais absent lorsque cette disposition fut adoptée, et je n'ai pu dire quelles étaient mes raisons de m'y opposer.

L'hon. M. FIELDING: Je l'ai fait.

L'hon. M. FOSTER: Mais l'honorable ministre des Finances l'a fait et il n'a pu faire accepter ses vues. Dès lors, je conjecture qu'il est inutile pour moi de chercher à faire accepter les miennes. Je suis très heureux de savoir que le ministre des Finances est du même avis que moi au sujet de cette protestation du médecin dont j'ai lu la lettre. Je me joins volontiers au ministre des Finances pour combattre cette disposition. Le corps médical a tout autant de droit d'être représenté dans le bureau de direction que celui des avocats, celui des négociants, ou aucun autre, si les actionnaires le jugent à propos. Je crois comprendre que l'honorable ministre n'a pas réussi à faire disparaître cette incapacité?

L'hon. M. FIELDING: J'ai simplement exposé les faits à la Chambre.

L'hon. M. FOSTER: Sur la deuxième question, j'ai reçu deux ou trois lettres. En voici une de Toronto, en date du 11 mai:

Nous avons appris aujourd'hui que le bill des assurances a été modifié au sous-comité par l'insertion d'une disposition imposant un droit de 15 p. 100 sur les assurances non autorisées, et dès que nous eûmes reçu ce renseignement, nous vous avons télégraphié dans les termes suivants:

"Nous nous opposons fortement à l'imposition projetée d'un droit sur les assurances non autorisées. Veuillez engager le ministre à nous donner une audience avant d'adopter le projet de loi". Nous désirons confirmer ce télégramme.

Ce télégramme a été reçu le 11 mai. Depuis, les assureurs ont-ils été mis à même de se faire entendre au sujet de cette disposition?

L'hon. M. FIELDING: Non.

L'hon. M. FOSTER: Se propose-t-on de les mettre à même d'exposer leurs vues avant que le projet de loi soit adopté au Sénat?

L'hon. M. FIELDING: Je ne puis dire ce que le Sénat se propose de faire. Je ne m'y oppose pas si le Sénat y est agréable. Cette question a été discutée et examinée à fond au comité des banques et du commerce, il y a plusieurs semaines.

L'hon. M. FOSTER: Je crois que le Sénat a pour règle de permettre aux intéressés de se faire entendre devant tout comité auquel il renvoie des bills de cette nature.

L'hon. M. FIELDING: Le Gouvernement ne se propose pas d'insister outre mesure sur l'adoption du projet de loi. Nous nous en rapportons entièrement à ce que fera le Sénat.

L'hon. M. FOSTER: La maison d'Ekardt, dont je viens de lire la lettre, continue en ces termes:

En combattant ce projet de loi, nous sommes d'accord avec l'association des manufacturiers, dans la prétention qu'elle a déjà émise à l'encontre de cette mesure; et nous désirons ajouter que nous sommes les clients des assureurs particuliers de New-York, et que si cet amendement acquiert force de loi, nous serons contraints de nous retirer de cette association et par là nous perdrons tous les ans une somme considérable, en ce qu'il nous faudra céder notre assurance à la compagnie Stock Fire Insurance dont les taux sont beaucoup plus élevés que ceux que nous payons.

Depuis 25 ans les assureurs particuliers ont pratiqué l'assurance réciproque, sans ressentir ni démontrer d'aucune manière la nécessité de l'intervention ou de la surveillance de l'Etat; et nous croyons que ce bill est un moyen adopté par les personnes intéressées dans l'agence Stock Insurance pour nous empêcher de recourir à notre pratique de la réassurance mutuelle; nous croyons en conséquence que cette mesure devrait être biffée du projet de loi, ou du moins rendue anodine par l'insertion de la disposition suivante:

Rien dans le présent acte ne sera interprété comme applicable aux opérations et transactions de particuliers, sociétés et compagnies qui se réassurent mutuellement leurs risques contre toute perte ou dommage causé par l'incendie ou la foudre suivant une méthode désignée "réassurance mutuelle", grâce à laquelle les participants font l'échange réciproque et spécifique de contrats d'assurance, soit directement ou par l'intermédiaire d'un chargé d'affaires autorisé.

Le ministre des Finances a reçu récemment une lettre de la chambre de commerce de Montréal avec des résolutions qui sont à peu près dans le même sens. Un autre correspondant de Toronto m'écrit ce qui suit:

L'impôt de 15 p. 100 sur le coût de l'assurance est excessif. L'assurance est non-productive et la prime est annuelle. Cette augmentation inutile des frais de production, sans donner au producteur une compensation équivalente donnera un avantage injuste aux étrangers sur les Canadiens tant sur notre marché indigène que sur les marchés étrangers. Une autre considération, c'est qu'un grand nombre de maisons, pour se protéger et pour réduire le coût de l'assurance, ont fait de fortes dépenses pour munir leurs bâtiments d'appareils de sauvetage et de protection contre le feu, sur lesquels elles ont payé en entier les droits au gouvernement. Ceci constitue une charge annuelle pour l'intérêt et pour la dépréciation le tout imputable sur l'assurance. Augmenter le coût de l'assurance, aura pour effet d'entraver l'expansion de l'industrie indigène et d'éloigner les manufacturiers qui pourraient avoir l'intention de s'établir au Canada.

JAMES P. MURRAY.

Compagnie manufacturière de tapis de Toronto.

Ce sont là des échantillons des protestations que j'ai reçues, et j'ai cru devoir le soumettre à la Chambre. Je n'ai pu assister à la séance où ce bill a été discuté, bien que j'aie apporté beaucoup d'attention à cette question dans le comité spécial. En ce qui me concerne personnellement, la question se présente sous deux aspects différents. Il serait regrettable d'exclure les compagnies individuelles d'assurance mutuelle. D'un autre côté, je suis d'avis que, dans la mesure du possible, nos propres compagnies devraient avoir la clientèle si elles peuvent l'obtenir. Mais si j'ai bien compris ce qui a été dit au comité, elles ne sont pas maintenant en état d'accaparer ce genre d'assurance, ni de l'entreprendre d'une façon aussi complète et aussi économique qu'on ne le fait actuellement. Quant au fardeau exact, si j'ai bien compris, les 15 p. 100 sont sur le coût net de l'assurance. Le ministre des Finances a probablement calculé cela?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Il serait utile de savoir à combien cela s'élève. D'aucuns prétendent que ce taux est élevé au point d'être prohibitif. D'autres disent, qu'en calculant bien l'on constate qu'il n'est pas très lourd.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami ayant été absent, n'a pu entendre la discussion que nous avons eue en cette Chambre samedi dernier. Bien que cette discussion n'ait pas été très longue, elle a été assez complète. Nous n'avons pas maintenant devant nous la question des médecins. Mon honorable ami a lu une lettre de la part d'un médecin distingué disant que le bill fait apparemment une distinction au détriment de la profession médicale. C'est là une erreur profonde. Il serait tout aussi raisonnable pour l'avocat, le trésorier, le chef comptable, l'actuaire ou tout autre fonctionnaire de la compagnie de dire que l'on fait une distinction à son détriment. Il n'y a pas de distinction au détriment de l'individu. Le principe d'après lequel le comité a accepté et approuvé cet article est, comme je l'ai dit samedi, si je puis me servir de l'expression sans blesser personne—la relation ordinaire de maître à serviteur. Le bureau est le maître, les fonctionnaires sont les serviteurs. Il n'est pas à désirer que le serviteur soit maître. On nous dira: Bien que ceci soit juste, en thèse générale, si vous allez trop loin vous entravez l'administration de la compagnie. Assurément, le président doit être membre du bureau, et vous ne pouvez vous attendre à ce qu'il travaille pour rien; il faut que le président s'absente parfois, et il faut qu'il soit remplacé par le vice-président. Assurément, vous n'empêchez pas celui-ci d'être membre du bureau. Le directeur-gérant fait le travail réel de la compagnie; vous lui permettrez certainement d'être

membre du bureau. Dans chacun de ces cas, l'on a fait exception à la règle générale, parce que cela semble nécessaire à la bonne administration de la compagnie. On a fortement insisté pour que l'arbitre médical soit membre du bureau.

Il est nécessaire qu'il y ait un arbitre médical; il est nécessaire qu'il y ait un avocat, il est nécessaire qu'il y ait un actuaire. Rien dans ce bill n'empêche la nomination de ces fonctionnaires; rien n'empêche la compagnie de donner à chacun d'eux la compensation qu'elle désire leur donner. Un de mes correspondants a considéré ceci comme une tentative de priver les médecins de leurs émoluments. Il n'y a rien qui puisse empêcher le bureau de donner à l'arbitre médical les honoraires de la rétribution qu'il veut lui accorder. Rien ne l'empêche de permettre à un arbitre médical de siéger au bureau afin de lui donner des conseils, de même qu'il le permet à son avocat. Il peut avoir le bénéfice de l'expérience, de la science et des conseils de tous ces fonctionnaires. Mais il me semble que c'est s'éloigner du but général du bill que de permettre que le serviteur soit en même temps maître. Et je répète que je me sers du mot dans son acception véritable, car nous sommes tous serviteurs, chacun à sa manière. Tel est le principe posé, et nous en exceptons le président, le vice-président et le directeur-gérant, parce que, dans leurs cas, cette exception semble nécessaire à l'administration de la compagnie.

Maintenant, j'abandonne la question de compensation pour passer à un autre point. Lorsque ce bill a été présenté en cette Chambre, il ne contenait pas d'article relatif à l'impôt. Cet article est le résultat des délibérations du comité. Il a été adopté par le sous-comité, je crois que je puis dire à l'unanimité. Depuis lors, un honorable député a presque donné à entendre que pour sa part, il eût préféré ne pas avoir cet article, mais que, si le principe en est juste, il n'a pas d'objection au montant fixé. A cette réserve près, je considère que le comité a été unanime sur cette question. Le comité ayant fait rapport à cet effet, le Gouvernement accepte naturellement la responsabilité d'insérer cette disposition dans le bill. Cependant, je ne crois pas que cela soit une partie vitale du bill. Je crois qu'il existe une assez bonne raison à l'appui de cet article. J'ai fait la proposition samedi, mais il ne sera peut-être pas hors de propos de la répéter ici. S'il est jugé à propos, dans l'intérêt public—comme on l'a cru convenable depuis des années—d'imposer des obligations et des restrictions à nos compagnies canadiennes, et aux compagnies étrangères qui ouvrent des succursales en Canada, s'il est convenable qu'en pareil cas, nous demandions des dépôts, l'obtention de permis, la production de rapports en imposant des pénalités lorsque ces conditions ne

M. W. S. FIELDING.

sont pas remplies sous la forme et dans les délais requis—si tout cela est nécessaire dans l'intérêt public, il n'est guère raisonnable que d'autres compagnies puissent avoir la permission de venir, directement ou indirectement, faire des affaires sans être assujetties à ces restrictions.

S'il est juste et convenable de permettre à ces compagnies de venir ici ou d'envoyer leurs polices par-dessus la frontière, toute la théorie et tout le fonctionnement de notre loi d'assurance sont erronnés, et ce qu'il nous faut, c'est le libre-échange en matière d'assurance. Mais il semble raisonnable que nous prenions une compagnie canadienne avec des capitaux canadiens, et que nous lui imposions ces fardeaux et ces restrictions, ou que nous prenions l'une des grandes compagnies anglaises qui font ici des affaires depuis un demi-siècle et que nous les forçons à se procurer un permis, à faire un dépôt et à se soumettre à la discipline de l'acte concernant l'assurance, puis que nous permettions à une compagnie du Détroit, de faire dix fois leur volume d'affaires tout en faisant la nique à la loi canadienne concernant l'assurance. Je dis que je ne crois pas que cela soit raisonnable. Si nous continuons à imposer ces limitations et ces restrictions—ainsi que les compagnies les nomment—aux compagnies indigènes et aux anciennes compagnies qui font des affaires ici depuis longtemps; si nous déclarons qu'elles doivent établir des bureaux, payer les impôts et partager les fardeaux de la citoyenneté, il ne semble pas raisonnable que nous permettions à une compagnie américaine d'envoyer ici des agents qui feront des affaires sans être du tout astreints aux limitations de la loi concernant l'assurance. Convaincu que c'est là une exposition raisonnable de l'affaire, nous avons abordé la question afin de voir quel remède pourrait être raisonnablement appliqué. Mon honorable ami (M. Foster) a lu une lettre de quelqu'un qui dit qu'il est complètement d'accord avec l'attitude prise par l'association des manufacturiers canadiens. La principale objection à notre bill dans sa forme primitive, en tant qu'il s'agit de cet article, nous est venue de la part de l'association des manufacturiers canadiens. Mais, après que la question eut été discutée à tous les points de vue, durant plusieurs heures devant le comité, après que l'opinion que je me suis efforcé bien imparfaitement de présenter ici aujourd'hui, eut été exposée avec beaucoup de vigueur par les assureurs, la délégation de l'association des manufacturiers canadiens est revenue et a dit: Nous voulons faire une autre déclaration. Nous admettons le bien fondé des déclarations des assureurs. Cependant, nous ferons remarquer que votre bill va rendre ce genre d'affaires presque prohibitif. Vous imposez vos pé-

nalités de telle façon que ces compagnies mutuelles de la Nouvelle-Angleterre et autres compagnies, ne pourront plus faire d'affaires ici. Ne les prohibez pas; ne leur fermez pas la porte, ne nous imposez pas ce fardeau, car nous ne pouvons pas nous procurer le montant d'assurance dont nous avons besoin ou, parfois, si nous y parvenons, -il nous faut payer un taux trop élevé.

Nous admettons qu'il est raisonnable que les compagnies canadiennes et les compagnies licenciées aient une certaine mesure de protection; et si vous voulez imposer une taxe modérée sur ce genre d'affaires, nous croyons que cela est raisonnable et nous consentons à nous y soumettre. Voilà ce qui a donné lieu à cet article. Il a été inséré sur la recommandation de l'association des manufacturiers canadiens.

L'hon. M. FOSTER: Y a-t-il eu une entente pratique au sujet de ce taux?

L'hon. M. FIELDING: Non, le taux n'a pas été discuté. Certains honorables députés croient qu'il devrait être plus élevé. Il y a divergence d'opinion quant au taux. Plusieurs honorables députés, y compris des membres de la gauche se sont personnellement adressés à moi au sujet de la question et m'ont dit, que tout en admettant le principe, ils croient que l'impôt est tellement faible qu'il ne produira pas l'effet désiré. (Je préfère ne pas citer de noms, parce que ce bill a été reçu avec la plus haute considération par les honorables députés de l'un et de l'autre côté de la Chambre, et que j'en ai parlé librement avec d'honorables députés de l'un et de l'autre parti). Je sais que, des deux côtés de la Chambre, on est fortement convaincu que la taxe devrait être plus élevée. Cependant, d'autres croient qu'elle devrait être plus réduite.

Je n'en fais pas une question essentielle et elle prête à la discussion. Si le comité est d'avis que la taxe devrait être abaissée, je n'insisterai pas, mais je crois que celle que je propose n'est que raisonnable. Quant à la manière dont elle sera appliquée, je crois qu'il existe un malentendu, comme je l'ai clairement expliqué samedi. Le gérant d'une grande compagnie industrielle m'écrivit que son assurance lui coûte environ \$400 par année et il comprend que le nouveau projet consistait à imposer une taxe de 15 cents pour chaque \$100 d'assurance. Dans son cas, le résultat serait, disait-il, de lui faire payer \$900 au lieu de \$400. J'ai dû répondre à mon correspondant qu'il était dans l'erreur et que la taxe serait de 15 cents par \$100, sur le chiffre net de la prime, et que ce qu'il aurait à payer en plus serait \$60 et non \$500.

L'hon. M. FOSTER: Combien d'assurance cette prime de \$400 garantissait-elle?

L'hon. M. FIELDING: Le taux était d'environ 12 cents $\frac{1}{2}$ par cent dollars—un taux très modéré. Dans le cas de ces taux réduits, l'impôt ne sera qu'une bagatelle. Celui que paie actuellement 12 cents $\frac{1}{2}$ par \$100, paiera 14 ou 14 cents $\frac{1}{2}$. Il aura à payer 15 p. 100, sur le taux qu'il paie actuellement, jusqu'à un certain chiffre.

J'abuse peut-être de la patience de la Chambre en répétant ce que j'ai dit samedi, mais l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) était absent, et j'espère qu'on me pardonnera.

L'attention du comité a été appelée sur une classe d'assurance dont les taux atteignent jusqu'à 4 et 5 p. 100. Un honorable député, samedi, a même prétendu que ces taux vont jusqu'à 6 et 7 p. 100. Il y a par exemple, les scieries, dont les propriétaires sont souvent obligés de payer 5 et 6 p. 100, et quelquefois plus. Supposons que le taux soit de 5 p. 100. Quand un assuré paie déjà \$5 pour une assurance de \$100, si on ajoute 15 p. 100 ou 75 cents par \$100, on rend plus lourd encore un impôt déjà très lourd. Une prime de \$5 se trouverait portée à \$5.75 et une prime de \$4 serait de \$4.6. Nous avons considéré que l'impôt que paie actuellement l'assuré, dans ces cas, est suffisamment élevé et nous n'y ajoutons rien. Nous avons en conséquence stipulé qu'en aucun cas le taux ne devra dépasser 15 cents sur \$100 d'assurance. Si un assuré paie 1 cent et c'est un taux assez élevé pour les établissements industriels ordinaires—je ne parle pas de la fabrication des bois qui est considérée comme très hasardeuse—il devra payer, si ce bill est adopté, \$1.15 pour \$100. S'il paie 4 cents, il n'aura encore que 15 cents à payer en plus, car cette taxe ne s'appliquera pas à la prime quand elle dépassera 1 p. 100.

J'espère qu'on comprendra que le comité a sérieusement étudié la question et s'est efforcé de dresser un projet de loi qui ne pèsera pas trop lourdement sur les assurés. J'admets que c'est une innovation, mais je considère qu'il y a quelque chose de fondé dans la prétention des compagnies canadiennes qui disent que si elles doivent être astreintes à de nombreuses restrictions, il faut faire quelque chose pour les protéger contre les compagnies étrangères.

M. LALOR: Cette taxe sera-t-elle prélevée sur le billet ou sur l'assurance nette?

L'hon. M. FIELDING: Sur l'assurance nette, à la fin de l'année. On me dit que la compagnie "New-England Mutual" opère ainsi; le taux nominal fixé au commencement de l'opération est réduit à un cent. A la fin de l'année, il reçoit une remise calculée sur la partie de la prime qui s'est

trouvée dépasser la somme nécessaire à supporter le risque.

Un collègue a dit en badinant que c'est un projet de loi protectionniste, mais c'est un peu vrai. Permettez-moi un exemple: Si nous imposons aujourd'hui un droit d'accise sur les alcools qui sont déjà lourdement taxés, et si nous admettions l'alcool étranger en franchise, ce ne serait pas du libre-échange, mais un arrangement tout à l'avantage de l'étranger. On taxerait les produits indigènes pour admettre les autres en franchise. C'est à peu près ce que nous ferions pour les assurances.

Si cet article n'est pas adopté, nous frapperons d'un droit d'accise les compagnies canadiennes et nous admettrons librement les compagnies étrangères. C'est ce que nous ne voulons pas. Ainsi, je considère que ce n'est pas un projet protectionniste; il s'agit simplement de compenser les obligations, les restrictions et les désavantages que la nouvelle loi imposera aux compagnies canadiennes.

M. RHODES: Les compagnies opérant au Canada ont pour règle de réassurer une bonne partie de leurs risques dans ces compagnies non enregistrées des Etats-Unis et des autres pays. D'après l'article 129, tel que je le comprends, celui qui voudra s'assurer à une compagnie américaine non enregistrée, devra payer 15 p. 100; mais les compagnies canadiennes qui se trouvent protégées par cette taxe pourront se réassurer aux Etats-Unis sans rien payer. C'est pourquoi je dis que les compagnies canadiennes se trouvent deux fois protégées par cet article:

Nonobstant toute disposition de la présente loi, toute personne peut s'assurer. . .

Je ne vois rien dans l'article d'interprétation qui définisse le mot "personne."

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député a raison, une compagnie peut prendre une réassurance.

M. RHODES: Alors vous donnez aux compagnies canadiennes cette protection de 15 p. 100, et vous leur permettez de se réassurer dans les compagnies américaines, pendant que vous ne leur permettez pas aux particuliers.

L'hon. M. FIELDING: C'est bien cela.

M. RHODES: Je considère cet article comme injuste. Il devrait être modifié. Je suis protectionniste, et je ne puis pas convenablement m'opposer à l'élément de protection qu'on a introduit dans ce bill, mais dans le cas que je viens de citer, je considère que cet article commet une injustice envers celui qui veut prendre une assurance au Canada.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas que mon honorable ami soit capable de proposer une modification que la Chambre voudrait accepter.

M. W. S. FIELDING.

M. RHODES: Je crois que si le mot "personne" comprenait aussi les compagnies, la difficulté disparaîtrait.

M. J. A. CURRIE: Cette question a été très débattue devant le comité et je conseillerais au ministre de retirer cet article, car les hommes d'affaires du pays ne paraissent pas savoir au juste à quoi cela peut aboutir. C'est un commencement d'impôt direct sur les assurances.

Prenons l'article tel qu'il est. Il est dirigé contre une certaine classe de compagnies qu'on appelle les mutuelles. Or, qu'est-ce qui constitue une compagnie d'assurance mutuelle? Les mutuelles de la Nouvelle-Angleterre sont une sorte de coopération en vue de l'assurance. Si quelqu'un désire en faire partie, il doit d'abord installer des arrosoirs automatiques et dépenser de \$3,000 à \$5,000 pour pouvoir être admis dans cette association.

Il y a une grande différence entre une compagnie qui fait de l'assurance coopérative et une compagnie qui opère avec un capital-actions. La compagnie qui fait de l'assurance avec son capital, ne possède pour garantir les risques que le capital souscrit et l'argent en caisse, et le Gouvernement a le droit d'exiger qu'une partie de ce capital soit déposée entre les mains du receveur général, ou ailleurs, comme une garantie que ceux qui s'assurent dans cette compagnie seront protégés en cas de liquidation.

Mais dans une association coopérative comme celle dont je parle, un assuré doit d'abord dépenser de \$3,000 à \$5,000 avant d'être admis à en faire partie, et comme garantie, il y a pour 40 ou 50 millions de dollars de propriété et beaucoup plus que le capital de toute autre compagnie—et s'il subit une perte, une cotisation est prélevée sur toutes ces autres riches sociétés, pour l'indemniser.

Il arrive quelquefois que ceux qui sont entrés dans ces associations, contentent qu'après avoir dépensé quatre ou cinq mille dollars pour installer des arrosoirs automatiques et acquitter leurs primes, voient leurs taux diminuer à 12 p. 100 et que leur assurance ne leur coûte que la huitième partie de ce qu'elle leur coûtait autrefois. Mais n'oublions pas que pour arriver à ce résultat, ils leur a fallu d'abord dépenser de fortes sommes pour être admis dans l'association.

Maintenant que ces assurés, des industriels, des commerçants de gros, pour la plupart, ont fait des dépenses considérables en installation et en appareils, pour pouvoir être admis dans une compagnie mutuelle et obtenir une assurance qu'ils ne peuvent pas toujours avoir dans ce pays—car personne ne peut avoir une assurance excédant \$150,000 dans une mutuelle au Canada—il serait injuste de leur imposer une taxe spéciale, une taxe contraire au principe sur lequel repose l'imposition des taxes dans ce pays.

C'est un commencement d'impôt direct. Si cet article est voté, avant quelques années, quelqu'un proposera de taxer, non seulement les compagnies étrangères, mais aussi les compagnies canadiennes. Dans quelques années ce principe détestable de l'affermage de l'impôt sera établi dans le pays.

C'est sur ce principe et pour cette raison que je demande instamment au ministre de ne pas affermer les impôts au pays, aux compagnies, comme il le fait par cet article.

Je lui demande de renoncer à un article qui impose un traitement différentiel à une classe, ce dont le public ne veut pas.

Il n'y a que les compagnies d'assurance qui demandent cette clause. La demandent-elles afin de protéger le public? Pas le moins du monde, mais plutôt pour se protéger elles-mêmes. En réalité, les grandes compagnies d'assurance sont parfaitement indifférentes à tout cela. Ce sont les petites compagnies, celles qui n'ont que peu d'esprit d'entreprise et dont les idées manquent d'envergure, qui envoient présentement des circulaires à leurs agents par tout le Canada pour leur demander de télégraphier à Ottawa afin d'obtenir que cette clause soit adoptée. Je suis entièrement opposé à ce principe de taxation. Je dois faire observer au très honorable leader du Gouvernement que ce n'est là qu'un système de taxation d'affermage, analogue à ce qui a cours en Turquie, où le Gouvernement vient dire à ses agents: Il vous faudra nous verser une partie de ce que vous percevez dans chaque ville. Ce que vous énoncez équivaut à ceci: Il vous faudra verser au Gouvernement une partie de cette prime. Cela est injuste et je crois que ce que le comité a de mieux à faire, c'est de biffer cette clause, adopter le bill et le mettre à l'essai.

M. MILLER: Mon honorable ami a fait remarquer qu'il y a une différence entre une compagnie à fonds social et une compagnie mutuelle, et qu'il n'est pas juste de mettre ces deux sortes de compagnies sur le même pied. Je désirerais faire remarquer qu'il y a deux ans, je crois, deux compagnies mutuelles du Canada ont essayé d'obtenir du Gouvernement leur charte d'inscription sans faire le dépôt habituel et sans obtenir de permis. Ce Gouvernement et le comité des banques et du commerce refusèrent alors de permettre à ces deux compagnies de faire des opérations au Canada à moins de se mettre en règle avec la loi canadienne, c'est-à-dire faire leur dépôt et prendre leur permis. Ainsi donc, nous n'établissons aucune distinction entre les compagnies à fonds social et les compagnies mutuelles. Mon honorable ami a fait observer qu'on peut maintenant s'assurer dans les compagnies mutuelles de la Nouvelle-Angleterre pour $\frac{1}{2}$ de 1 pour 100, alors qu'il faut payer 2 pour 100 au Canada; mais il admet franchement que,

pour obtenir ces faveurs des compagnies américaines, les assurés ont dû réduire leurs risques au minimum, afin d'engager ces compagnies étrangères à les accepter.

Si les manufacturiers du Canada avaient fait la même chose, ils auraient pu obtenir des compagnies canadiennes—je ne dirai pas il y a deux ou trois ans—toutes les assurances qu'ils auraient pu désirer à un taux dépassant à peine, ou même égalant celui qui est demandé par les compagnies américaines.

M. SPROULE: Cela est nié.

M. RHODES: Je crois savoir pertinemment que mon honorable ami fait ici erreur. Il a certainement dû être mal informé. Il y a une compagnie, dans ma propre circonscription, qui s'est assurée pour un demi-million de dollars, et on me dit qu'elle n'a pas pu réussir à faire accepter plus que la moitié de ce montant par les compagnies canadiennes, et que l'autre moitié a été prise par les compagnies opérant surtout aux Etats-Unis et même jusqu'en Allemagne. Cette compagnie était autrefois assurée au Canada, mais les taux devinrent si exorbitants que durant quel temps elle dut se passer d'assurance, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'elle put conclure des arrangements avec d'autres compagnies.

Je sais que les compagnies d'assurance du Canada émettent la prétention que les manufacturiers n'ont pas besoin de s'adresser à l'étranger. Eh bien, aucune réponse satisfaisante n'a encore été donnée à la déclaration faite par le gérant de la compagnie E. B. Eddy qu'il ne pouvait pas obtenir d'assurance au Canada.

M. MILLER: Si mon honorable ami a suivi tout ce qui a été dit devant le comité, il doit se rappeler que M. Laidlaw, l'un des premiers hommes de Toronto qui s'occupent d'assurance, a déclaré que les compagnies canadiennes sont en mesure d'accepter tous les risques qu'on leur offrira et parfaitement disposées à le faire.

M. RHODES: M. Laidlaw n'a pas répondu à la déclaration faite par M. Rowley, de la compagnie E. B. Eddy. Il a fait une dénégation générale, mais aucune réponse particulière n'a été donnée à la déclaration de M. Rowley.

M. MILLER: M. Morrissey, de Montréal, a nié cela et il a dit que les compagnies canadiennes étaient disposées et prêtes à accepter, à des taux raisonnables, tous les risques que la compagnie Eddy voudrait bien leur confier. L'honorable député de Toronto-nord nous a lu une lettre, où on semble croire que ce sont les compagnies d'assurance elle-mêmes qui ont suggéré l'idée de cette taxe, si toutefois on peut appeler cela une taxe. Ce n'est pas là l'at-

titude prise par les compagnies d'assurance devant le comité. Ces compagnies ont dit: Nous ne désirons pas cette taxe; nous voulons tout simplement qu'on nous mette sur le même pied que les autres compagnies; et si vous permettez aux compagnies des Etats-Unis de faire des opérations au Canada sans dépôt et sans permis, donnez-nous aussi la même liberté. Ouvrez les portes toutes grandes, et nous serons satisfaits. Nous sommes prêts à lutter avec ces gens-là sur le même pied. Quant au montant de la taxe, je crois que la Chambre reconnaît généralement, comme l'a fait remarquer mon honorable ami le ministre des Finances, que la première idée de cette taxe a été émise par les fabricants qui ont comparu devant le comité.

Ils ont dit: Nous voulons être protégés et nous désirons aussi que les autres le soient. C'est alors que la taxe a été proposée. Elle n'a pas pris naissance chez les compagnies d'assurance mais plutôt chez les manufacturiers. Quant à savoir si 15 p. 100 jusqu'à concurrence de \$100, ce taux étant ensuite abaissé à 10, 5, 4 ou 3 p. 100, selon le taux de la prime. . .

M. J. A. CURRIE: Avant que mon honorable ami aille plus loin, je viens vous demander s'il pourrait nous signaler un seul cas où une semblable taxe ait été imposée dans les affaires.

M. MILLER: Cela serait s'écarter complètement du sujet.

M. J. A. CURRIE: Je crois que c'est plutôt s'en rapprocher.

M. E. M. MACDONALD: Chaque article du tarif des douanes est la même sorte de taxe.

M. J. A. CURRIE: Si mon honorable ami de Pictou ne peut pas faire la distinction d'un impôt de douane et d'une taxe d'affaires, cela n'en dit pas long pour ses qualités mentales.

M. MILLER: Si mon honorable ami désire un exemple, il me permettra de lui citer la taxe d'affaires imposée dans ces dernières années par la législature d'Ontario. Quant au montant de la taxe, laissez-moi dire qu'il en coûte aux compagnies canadiennes environ 18 p. 100 des primes pour conduire leurs affaires. Je ne tiens ici aucun compte de la commission payée aux agents. Les salaires, les loyers, les taxes municipales et les édifices coûtent aux compagnies d'assurance du Canada environ 18 p. 100 des primes. Tout cela est complètement épargné par les compagnies des Etats-Unis auxquelles nous avons donné autorisation de faire des opérations au Canada.

J. A. CURRIE: Quel montant représentent les commissions?

M. H. H. MILLER.

M. MILLER: Environ 15 p. 100.

M. J. A. CURRIE: C'est 25 p. 100 qu'il faut plutôt mettre, en moyenne.

M. NESBITT: Vous ne connaissez rien de tout cela.

M. J. A. CURRIE: Je sais ce que je dis.

M. MILLER: S'il en coûte 18 p. 100 aux compagnies du Canada pour faire des affaires, et que ce soient là des frais que ne supportent pas les compagnies des Etats-Unis, il est certain que ce ne saurait être une injustice de leur imposer une taxe équivalant à ce qu'il leur en coûte pour faire des affaires.

M. SPROULE: Il faut prendre en considération le supplément de frais que les compagnies ordinaires d'assurance imposent à ceux qui prennent un risque, ce que ne font pas les compagnies mutuelles. Ainsi, par exemple, je paie pour une maison ordinaire 1½ p. 100, alors que, si j'étais assuré dans une compagnie mutuelle, je n'aurais à payer qu'environ 60 pour 1,000.

M. MILLER: L'honorable député, ainsi que tous ceux qui négocient de l'assurance, savent que n'importe qui peut aller au bureau d'une compagnie mutuelle et signer un billet de prime, ce qui le constitue membre de la compagnie et le rend par conséquent responsable des pertes que la compagnie peut essuyer. Il sait très bien que, dans quelques années, et peut-être pour un certain nombre d'années, il aura son assurance à meilleur marché s'il entrait dans une compagnie à fonds social; mais il sait aussi qu'il peut arriver quelquefois qu'étant devenu membre de la compagnie il aura à déboursier beaucoup plus pour son assurance que s'il était demeuré dans la compagnie à fonds social.

M. J. A. CURRIE: Ce sont ceux qui paient cette assurance qui ont à payer cette taxe et non la compagnie. Mon honorable ami (M. Miller) en parle comme si c'était pris à même les fonds des compagnies d'assurance.

M. MILLER: J'admets que 18 p. 100 de ce que paient les compagnies canadiennes sont soutirés à ceux qui paient de l'assurance et notre proposition est précisément de prendre ces 15 p. 100 à la même source. L'honorable député (M. Foster) a demandé un exemple démontrant ce que pourrait être la charge de ces 15 p. 100. J'ai conversé samedi avec l'honorable député de Kingston (M. Harty) qui m'a dit qu'il est assuré, dans des compagnies de la Nouvelle-Angleterre, pour à peu près \$1,000,000; il paie pour cela une prime de 1 p. 100 et il devra payer \$225 par année pour les 15 p. 100 de taxe sur un \$1,000,000. Je suis certain que personne ne trouvera cette taxe

excessive sur un établissement pouvant être assurée pour \$1,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Je pourrais peut-être donner quelques renseignements relativement à l'historique de cette taxe projetée. Lorsque j'ai présenté la loi des assurances, j'ai mentionné que le Gouvernement ne projetait pas une telle taxe, mais cette taxe fut décidée par le comité qui en fit rapport à la Chambre et je l'acceptai au nom du Gouvernement. Dans le rapport des délibérations devant le comité, je vois un avancé fait par M. A. P. Russell, l'un des représentants de l'association des manufacturiers canadiens qui semblait s'opposer au projet de loi. Il s'y était opposé fortement, à son point de vue, puis il se retira, et le débat se continua. Dans la suite, M. Russell revint et s'exprima ainsi:

Monsieur le président, messieurs, je ne reviens pas faire un nouveau discours sur ce sujet: je viens simplement suivre l'avis exprimé hier par un membre de la Chambre, que nous devrions essayer de travailler de concert afin de voir s'il n'y aurait pas moyen de résoudre cette difficulté apparente. Les manufacturiers, surtout, ont essayé de le faire et nous avons discuté ce sujet avec quelques-uns des assureurs. Peut-être suis-je allé trop loin en disant que les assureurs ne s'opposeraient pas à ce que j'ai à suggérer, toutefois quelques-uns d'entre eux ont déclaré qu'ils ne le feraient pas.

Il continua à discuter la demande des compagnies d'assurance, que la loi permette de placer un risque à l'étranger sur production d'une déclaration attestant sous serment qu'il est impossible de le placer au Canada, et il prétendit que cela n'était pas praticable et ne constituait pas une solution. Il disait:

Si vous décidez que l'assurance est l'une de ces industries qui doivent être protégées; si vous croyez qu'il est juste et légitime que nous payions au gouvernement de ce pays un droit ou une taxe sur les fonds que nous déboursions hors de ce pays pour l'avantage des assurés, nous consentons à le faire. Je suis d'avis que c'est une bonne solution du problème. Cette taxe empêche les compagnies qui ne sont pas autorisées de solliciter des risques au Canada, empêche les projets de risques qui ne doivent pas être permis et augmente le coût de l'assurance à l'étranger, même dans la Nouvelle-Angleterre, et dans cette mesure-là elle contribuera à ramener peu à peu ces risques aux membres de l'association canadienne des assureurs contre l'incendie et aura pour résultat de les ramener tous aux compagnies canadiennes presque aussi rapidement que celle-ci pourrait convenablement s'en charger. Telle est notre attitude et je la crois sage au point de vue de la population canadienne. Au nom des manufacturiers, j'ai discuté la question avec MM. Kemp, Condee, de la compagnie Gutta Percha, Rowley (de la compagnie Eddy) et avec M. le sénateur Jones (de la compagnie Massey-Harris); nous paierons la taxe que le Gouverneur en conseil croira devoir prélever

sur les primes que nous paierons hors du Canada pour les assurances que nous prendrons, je crois que cette attitude est raisonnable et que c'est là tout ce qu'a le droit de demander l'association des assureurs contre l'incendie, telle qu'elle est organisée à présent.

Le comité adopta l'article et inséra cette clause.

M. RHODES: Je demanderai au ministre des Finances s'il n'approuverait pas un amendement qui pourvoirait au cas que je lui ai indiqué dernièrement. J'ai déjà démontré que je ne m'oppose pas au principe de la taxe en question, mais je crois avoir indiqué un cas où elle est injuste. Si le ministre consent à modifier le projet de loi à cet égard, nous tomberons sans doute d'accord sur un texte qui remédiera à cet inconvénient.

L'hon. M. FIELDING: Ce serait réellement intervenir dans la présente situation; dans les circonstances actuelles, la compagnie a le droit de se réassurer.

M. RHODES: Dans les circonstances actuelles, cela est permis à l'individu.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami a peut-être raison sur ce point, mais s'il lit la loi sur l'assurance, abstraction faite de cet amendement, il en viendra à la conclusion que l'assurance à l'étranger sans l'imposition d'une prime est contraire à l'esprit de la loi, bien que les moyens d'imposer cette prime paraissent défectueux. Les compagnies existantes ont le droit de se réassurer, et il ne serait pas sage de les en empêcher.

Pourvu que la réassurance s'effectue par le canal d'une compagnie canadienne ou des compagnies établies au Canada—car nous n'autorisons pas uniquement les compagnies canadiennes, mais aussi les anciennes compagnies étrangères établies au Canada—je consentirais, quant à moi, à leur conférer ce privilège. Entendons-nous bien: n'importe quelle compagnie de l'univers peut se soustraire à cette taxe en obtenant une autorisation au Canada subordonnée aux dispositions de la loi sur l'assurance; et toute compagnie qui désire traiter des affaires en ce pays peut se dispenser de cette manière de payer la taxe. L'amendement ne s'appliquera qu'aux compagnies qui ne veulent pas se faire autoriser, qui refusent d'établir des agences au Canada et de dépenser quoi que ce soit en notre pays.

M. LALOR: Je regrette de ne pouvoir tomber d'accord avec le représentant de Cumberland (M. Rhodes). Je suis d'avis qu'il convient de permettre aux compagnies d'assurance de placer des risques à l'étranger, si elles le désirent pourvu que ce soit par l'intermédiaire des compagnies canadiennes. Si nous imposons une taxe aux compagnies qui prennent des réassurances à l'étranger, ce sera l'assuré cana-

dien, seul, qui la paiera. Bien que je le regrette beaucoup, je ne saurais tomber d'accord avec mon honorable ami (M. Rhodes).

M. A. HAGGART: Quant au taux de la taxe, j'ai reçu de l'une des plus grandes maisons de commerce de Winnipeg une dépêche relative à ces 15 p. 100. Au début de la discussion, elle s'opposait absolument à la taxe sous la prétention qu'elle ne pouvait à aucun prix obtenir une police d'assurance d'une compagnie canadienne. Depuis la dernière séance du comité général, j'ai reçu une dépêche ainsi conçue:

Avons parfois été obligés de prendre \$200,000 d'assurance à l'étranger. Cela rend la taxe lourde.

Ces \$200,000 sont en sus des assurances que la maison obtient des compagnies canadiennes. Il faut aussi considérer que ce n'est pas la seule taxe, car la responsabilité encourue à l'égard des billets de prime est autant une taxe que la somme payée comme prime. L'opinion que j'ai exprimée ici est celle des cercles commerciaux de cette ville de l'Ouest, où les primes d'assurance sont élevées.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami possède-t-il des renseignements qui lui permettent de dire quel est le taux de la prime sur ce risque de \$200,000 placé à l'étranger.

M. A. HAGGART. Non.

L'hon. M. FIELDING: Je voulais découvrir quelle serait le fardeau que cette taxe imposerait. Lorsque vous prenez un cas particulier et que vous calculez la taxe, vous constatez qu'elle n'est pas excessive, sauf lorsqu'il s'agit d'une somme considérable.

M. RHODES: Je n'entreprendrai pas un débat académique avec mon collègue d'Halifax sur la question de savoir d'où viennent les fonds qui servent à payer la prime d'assurance. Nous reconnaissons tous qu'ils sont fournis par l'assuré. Je soutiens que, si vous imposez une taxe à l'individu qui s'assure aux Etats-Unis, vous devez, en justice et en équité, taxer la compagnie qui en fait autant. Ce principe me paraît juste. Je suggère donc respectueusement au ministre de faire subir au projet de loi une modification qui s'appliquerait aux cas que j'ai signalés. Le ministre des Finances a rappelé que ces compagnies étrangères refusent de venir au Canada et de payer la taxe.

Cela peut être vrai pour certaines compagnies, mais dans le cas des assurances mutuelles de la Nouvelle-Angleterre, vous n'avez pas affaire à une compagnie, mais à un groupe d'individus qui traitent des affaires au Canada, non parce qu'ils les ont sollicitées, mais parce que des Canadiens ont été obligés de s'assurer à l'étranger. Ils ne désirent pas pratiquer l'assurance en ce pays, ils n'y emploient pas d'agents, mais

M. F. R. LALOR.

des étrangers s'associant avec eux aux Etats-Unis et fondent ces compagnies d'assurance mutuelle. Je suggère respectueusement au ministre de modifier le bill pour parer au cas que j'ai mentionné, car je crois qu'on ne saurait justifier l'attitude qu'on prend en ce moment. Je ne doute pas que l'honorable député de Grey-sud, le parain du projet de loi, qui l'a défendu à tort et à raison nous dira pourquoi le bill ne doit recevoir aucune modification.

M. NESBITT: Cette proposition semble avoir beaucoup d'adversaires et, à mon avis, la meilleure solution serait d'obliger toute compagnie qui traite des affaires au Canada à obtenir une autorisation. C'est ce que disent les compagnies; elles ont déclaré à l'association des industriels: Nous ne voulons pas être protégées; tout ce que nous demandons, c'est qu'on nous laisse le champ libre; mais, si vous accordez de la protection et si vous obligez une compagnie à obtenir une autorisation, vous n'avez pas le droit de choisir certaines compagnies et de les autoriser, si vous refusez une autorisation aux autres. Autorisez-les toutes ou n'en autorisez aucune. Si vous établissez des règlements, mettez toutes les compagnies sur le même pied et, par là, vous mettez fin à la discussion.

M. SPROULE: Vous ne taxez pas la compagnie parce qu'elle refuse de venir au Canada; ce que vous faites c'est de taxer le citoyen canadien qui veut obtenir une assurance qu'il ne peut pas se procurer au pays. C'est lui qui paie la taxe, ce n'est pas la compagnie, car celle-ci ne sollicite pas des assurances au Canada et peut lui importer d'en obtenir.

M. MACDONALD: Pourquoi accepte-t-elle les risques?

M. SPROULE: Le Canadien qui ne peut pas obtenir une assurance au Canada, ou qui ne peut en obtenir une qu'à un prix excessif, désire s'assurer à des conditions raisonnables. Voici le cas qu'on a rapporté au comité: Nos obligations financières, qui sont considérables, exigent que nous ayons une forte somme d'argent dans les banques et ces dernières demandent un certain montant d'assurance, à titre de garantie supplémentaire, afin de maintenir notre crédit. Cette assurance il nous faut l'obtenir à bref délai; pas une seule des compagnies canadiennes ne consent à nous assurer et nous voyant menacés de la ruine, comme nous ne pouvons pas nous assurer à bref délai en Canada, nous nous sommes adressés aux compagnies de la Nouvelle-Angleterre de manière à conserver notre crédit aux banques. C'est l'individu qui paie cette taxe; ce ne sont pas les compagnies, car celles-ci ne sont pas des compagnies à fonds social fondées dans un but de lucre; ce sont des compagnies d'assurance mutuelle dont les frais d'écri-

ture sont les seules dépenses et toute taxe qu'on leur impose retombe sur l'assuré canadien.

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

Sur l'article 139:

Nonobstant toute disposition de la présente loi, toute personne peut assurer une propriété commerciale ou industrielle, située au Canada, dans une compagnie étrangère d'assurance mutuelle contre l'incendie non autorisée ou chez des assureurs mutuels et peut faire l'inspection du risque et obtenir le règlement d'un sinistre concernant cette propriété, si

Avant l'inspection du risque et la conclusion du contrat d'assurance, il donne avis par écrit au surintendant de son intention d'effectuer cette assurance, décrivant brièvement la propriété à assurer et nommant l'assureur choisi;

Pour chaque année pendant laquelle il détient une police de cet assureur étranger non autorisé relativement à une propriété située au Canada, il fait un rapport au surintendant énonçant les noms de tous les assureurs non autorisés dont il a détenu des polices relatives à une propriété située au Canada pendant la période comprise dans le rapport, la situation et la description de la propriété assurée, les montants respectifs des polices, le coût net de l'assurance représentée par ces polices pour l'année indiquée dans la police, ou pour une période plus courte de chaque police terminée pendant l'année civile à laquelle le rapport a trait, et la somme qu'il a reçu desdits assureurs pour les pertes subies à l'égard des propriétés assurées par ces polices—ce rapport devant être remis ou transmis par lettre recommandée au surintendant au plus tard le premier jour de mars de chaque année pour l'année expirée le trente-unième jour de décembre précédent.

S'il paye au ministre une somme égale à 15 p. 100 de ce que lui coûte, toutes charges acquittées, la totalité des assurances mentionnées dans le rapport visé au paragraphe (2) ci-dessus; mais ne devant dans aucun cas excéder 15 cents pour chaque cent dollars d'assurance pour une année, ou une somme proportionnelle à toute plus longue ou plus courte période, et

Si chacun des assureurs non licenciés fournit au surintendant, à sa demande, pas plus tard que le jour indiqué dans le paragraphe (2) ci-dessus, un état dûment vérifié en la manière que l'ordonnera le surintendant, indiquant pour la fin du dernier exercice financier de tel assureur son actif et son passif et le chiffre total des risques, comme aussi le passif et le chiffre des risques au Canada, le revenu, la dépense et le total payé pour pertes durant sa dernière année financière, distinguant entre le Canada et les autres pays.

2. A défaut par l'assuré de s'être conformé aux prescriptions des sous-paragraphes (1), (2) et (3) du paragraphe 1er ci-dessus, ou de l'un d'eux, cet article, quant à lui, à ses agents ou représentants, demeurera sans effet, et comme s'il n'avait pas été édicté.

3. A défaut par l'assureur non licencié de se conformer aux prescriptions du sous-paragraphe 4 dudit paragraphe 1er cet article, quant à lui, à ses agents, représentants, ins-

pecteurs ou despacheurs demeurera sans effet, et comme s'il n'avait pas été édicté.

4. Le ministre paiera et appliquera aux dépenses du bureau du surintendant telle partie, à sa discrétion, de la somme par lui reçue en vertu du sous-paragraphe (3) du paragraphe 1er ci-dessus, et appliquera le reste aux besoins généraux de l'administration.

5. Le surintendant, dans son rapport annuel au ministre, y reproduira les rapports et états mentionnés dans cet article, ou en résumé d'iceux.

M. J. A. CURRIE: Je propose que le paragraphe 3 soit amendé de manière que la taxe, au lieu d'être de 15 cents, soit de 5 cents.

M. H. H. McLEAN: J'appuierai cette motion. Certains députés paraissent ne pas comprendre la nature qu'elles demandent à faire affaires au Canada. On se trompe. Voici par exemple une société formée d'une vingtaine de filatures de coton qui s'unissent pour des fins d'assurance mutuelle; elle n'a d'autres employés qu'un secrétaire et un inspecteur. Nous n'avons pas au Canada des filatures de coton en nombre suffisant pour l'établissement d'un circuit, et c'est pourquoi il nous faut nous adresser à quelque mutuelle de la Nouvelle-Angleterre, pour faire cercle avec elle. Avant qu'une telle compagnie consente une assurance, il faut s'être conformé à certaines prescriptions très strictes. Chaque établissement doit disposer de moyens qui lui soient propres pour son approvisionnement d'eau et pour prévenir un incendie. Tout cela ajoute beaucoup aux frais d'exploitation; mais, d'autre part, l'assurance est donnée, à bien bas prix, un huitième ou un dixième d'un pour cent. Nos sociétés par actions seraient contentes, a-t-on dit, d'amener chez elles cette catégorie d'assurés; mais cela paraîtra moins certain lorsque je dirai que dans le passé, ces compagnies, avant que nous ayons pu nous adresser aux mutuelles de la Nouvelle-Angleterre ne consentaient à assumer de tels risques qu'à raison de 1 ou 1½ p. 100.

Ces compagnies, aujourd'hui, veulent bien réduire leurs taux; mais c'est encore bien loin de ce que demandent les mutuelles de la Nouvelle-Angleterre. Ensuite, nos compagnies par actions n'ont pas ce système d'inspecteurs, et, par suite, elles ne peuvent pas exercer la même surveillance. Un autre avantage que donne l'inspection, c'est qu'une filature présente de grands risques si elle n'est pas pourvue de la façon que le prescrivent les règlements de ces sociétés mutuelles, outre que le danger de propagation de l'incendie se trouve augmenté; mais avec des établissements ainsi pourvus et surveillés, il est rare que le feu cause de grands dégâts soit à la filature elle-même, soit aux propriétés voisines. Quant au principe énoncé par le ministre des Finances, il me paraît juste d'imposer une

taxe minime qui serait par exemple de 5 cents pour commencer.

Il y a aussi les filatures de laine qui présentent des risques non moins grands, et que les mutuelles de la Nouvelle-Angleterre assurent. Les scieries également. Au Nouveau-Brunswick, une scierie fonctionnant au moyen de la vapeur, aurait payé jusqu'à 7 p. 100 de prime, tandis que les mutuelles ne lui demanderont que 4 ou 5 p. 100. Cette taxe de 15 cents par cent dollars ajoutée à la prime constituerait donc une forte charge. Elle pourrait s'élever jusqu'à \$100 ou \$150, selon le chiffre de l'assurance. C'est improprement que l'on donne le nom de compagnies à ces institutions qui sont de véritables associations entre plusieurs compagnies, lesquelles conviennent de s'assurer mutuellement; et, comme je l'ai dit, chaque association n'a que deux employés.

Je pourrais encore mentionner les Lloyds qui font des affaires considérables dans les assurances maritimes intérieures, et pourtant la loi projetée ne les empêche pas de prendre des risques de cette nature.

Si nous décidons d'imposer une taxe, il faudrait qu'elle fût minime. Nous verrons, à l'application, comment la chose fonctionnera, et, si des changements étaient jugés nécessaires, nous pourrions y revenir plus tard.

M. MILLER: L'honorable député dit que l'on peut obtenir une assurance dans les compagnies de la Nouvelle-Angleterre à raison d'un dixième ou même d'un huitième d'un pour cent; si tel est le cas, les personnes assurées dans les compagnies se trouveraient encore avoir l'assurance bien bon marché avec cette taxe de 5 cts par cent dollars de prime. Il dit que les compagnies canadiennes ne veulent pas assurer à des prix comme ceux que demandent les compagnies de la Nouvelle-Angleterre, ces filatures, même pourvues d'extincteurs. Ainsi que je le faisais observer samedi, nombre d'assurés canadiens se sont volontairement retirés des mutuelles de la Nouvelle-Angleterre pour traiter avec les compagnies canadiennes, parce qu'ils ont vu qu'ils peuvent aujourd'hui s'assurer au même prix, ou à peu près, dans ces dernières compagnies. Je disais aussi, qu'une augmentation des volumes de leurs affaires permettrait aux compagnies canadiennes de réduire les taux, car la principale charge de ces compagnies, c'est l'emploi d'inspecteurs experts; et plus s'accroîtra le chiffre des affaires, moins élevé sera le pourcentage des frais.

Mon honorable ami dit que les compagnies canadiennes n'ont pas d'inspecteurs comme en ont les compagnies de la Nouvelle-Angleterre. Je lui répondrai bien que nos compagnies ont des inspecteurs tout aussi compétents que les mutuelles de la Nouvelle-Angleterre, puisque ce sont précisément d'anciens inspecteurs de ces mu-

tuelles que nos compagnies emploient aujourd'hui.

L'honorable député de Kingston (M. Hardy) me dit qu'il a des assurances pour un million de dollars; en ce cas une taxe de 15 cents par cent dollars de prime lui ferait \$225 par année. Il faut que le sentiment canadien soit bien bas chez lui puisque, faisant pour un million d'affaires par année, il refuse de payer \$225 à des compagnies canadiennes, quoique ces dernières lui donnent une assurance plus avantageuse que ne le font les compagnies américaines. Et voici comment; c'est que dans le cas d'une difficulté entre la personne assurée et les assureurs étrangers l'assuré devra se porter hors du pays pour suivre son procès.

L'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. H. H. McLean) a parlé d'une scierie du Nouveau-Brunswick portant \$50,000 d'assurances. Ce risque qui paie 7 p. 100 se trouvera par la taxe augmenté à 7.15 p. 100. Une exploitation capable de payer 7 p. 100 n'écornera pas de façon bien sensible ses profits quand elle paiera 7.15 p. 100. Nos amis de la gauche ont fait de nombreux plaidoyers en faveur des industries canadiennes qu'ils voudraient voir protégés davantage, et je me demande s'ils se regardent comme bien conséquents quand ils viennent insister pour faire réduire à 5 p. 100 une mesure de protection bien modérée pourtant.

M. LALOR: L'honorable député (M. Miller) a mainte fois affirmé que les compagnies canadiennes étaient disposées à fournir l'assurance à des taux à peu près aussi bas que les mutuelles de la Nouvelle-Angleterre. Je suis sûr qu'il est dans l'ignorance absolue des faits, et je crois qu'il se trompe du tout au tout. Les compagnies canadiennes ne peuvent pas fournir l'assurance au même taux que les mutuelles de la Nouvelle-Angleterre, et je ne crois pas qu'elles recherchent ces risques ni qu'elles se disent prêtes à les accepter. Là où une mutuelle de la Nouvelle-Angleterre assumera un risque moyennant le huitième de 1 pour 100, la compagnie canadienne demandera le demi d'un pour 100. Je sais par expérience qu'il n'y a pas de comparaison entre les prix. Si les compagnies canadiennes étaient disposées à prendre ces risques à des prix approchants, il n'y aurait pas lieu à toutes ces difficultés, tous nous préférions nous assurer dans des compagnies canadiennes. L'honorable député dit qu'il faut avoir bien peu de sentiment canadien pour s'assurer dans une compagnie américaine de préférence à une compagnie canadienne; mais, quand la différence des taux est si grande, je crois que le manufacturier canadien ne peut hésiter à s'assurer dans les mutuelles de la Nouvelle-Angleterre. Pour ma part, je n'entends pas faire une bien vive opposition à la

M. H. H. McLEAN.

taxe que le ministre des Finances veut imposer. Après tout, elle n'est pas bien lourde, mais c'est une taxe tout de même qui va peser sur le manufacturier canadien, et il est dommage que le ministre ne puisse pas trouver le moyen de la diminuer quelque peu.

L'hon. M. FIELDING: Un mot, si on me le permet. Je me suis aperçu avec plaisir que la discussion sur ce bill s'est faite dans le meilleur esprit et sans parti pris de politique. J'espère qu'il en sera ainsi jusqu'à la fin du débat. Une taxe de 15 cents me paraît modérée, et pour cette raison je devrais donner mon vote contre l'amendement de mon honorable ami le député de Simcoe-nord (M. Currie). Si cependant le comité était d'avis contraire, je suis tout prêt à me rendre au désir général, et je ne me sentirais pas froissé pour cela.

M. ROBB: Dans ce débat, la question relative aux sociétés mutuelles semble s'être limitée aux mutuelles de la Nouvelle-Angleterre. Je ne m'oppose pas à ce que l'on taxe ces dernières, mais je dois dire que ces compagnies n'ont que bien peu de vos affaires de mutualité. Ce projet de taxe, avant de venir ici, a dû, si je ne me trompe, être proposé par l'association des manufacturiers. Nous savons que ces derniers seront toujours en faveur d'une politique de protection; mais il n'y pas que les filatures de coton et de laine et les scieries dont il faille tenir compte, il y a en outre le commerce des grains, le commerce des farines, qui s'assurent largement dans des sociétés mutuelles et qui n'ont guère les moyens de payer un surcroît de prime. Dans l'ouest de ce pays nous avons peut-être pour \$30,000,000 d'assurances sur les élévateurs des Etats-Unis, dont le risque est supporté par les sociétés mutuelles.

La compagnie d'assurance mutuelle nationale, de Chicago, fait un volume d'affaires de \$46,000,000 sur les céréales, la compagnie mutuelle de l'Ohio, \$13,000,000, les compagnies mutuelles de Michigan, de l'Indiana, des minotiers de l'Ouest et autres encore font des affaires du même genre au Canada. La plus forte partie des céréales canadiennes se vendent à un profit d'environ un quart de cent par boisseau. A ce prix et considérant la valeur du blé aujourd'hui, la taxe projetée réduirait ce profit d'un huitième. Je soumetts au ministre et au comité qu'il faut agir très prudemment en augmentant les frais d'administration de l'assurance dans cette ligne d'affaire, qui ne peut pas supporter beaucoup d'impôts. Je suis disposé à appuyer la proposition de l'honorable député de Simcoe-nord.

M. MACDONALD: L'honorable député de Simcoe-nord (M. J. A. Currie) qui a, ce matin, tempêté contre la proposition d'imposer cette taxe, est maintenant disposé à

l'accepter, mais réduite. Je me permettrai d'observer que mon honorable ami a fait, à sa manière ordinaire de traiter métaphysiquement les questions, des déclarations qui m'ont paru singulières, surtout, lorsqu'il a dit que cette taxe est le premier impôt sur le commerce. Avec ces idées, et ayant de si fortes objections aux impôts de ce genre, l'honorable député pourrait peut-être demander à réduire la taxe sur le radoubs exécutés dans les cales sèches de pays étrangers? Il doit avoir des idées tellement avancées sur l'impôt, que cette taxe doit lui paraître absolument inutile. Mais il me semble qu'à moins de longues définitions de ses théories, on ne réussira jamais à établir de différence entre la protection accordée aux assurances par cette taxe et la protection assurée au fabricant ou à l'industriel quelconque au Canada par le tarif douanier.

Si vous achetez des assurances au montant de \$50,000 aux Etats-Unis et qu'on vous impose une taxe de 15 pour 100 à la frontière, n'est-ce pas la même chose que si on vous impose une taxe sur les réparations que vous auriez pu faire faire au montant de \$50,000 à votre bateau aux Etats-Unis, ou un droit douanier sur les marchandises quelconques que vous achetez en pays étranger? Mais on n'a pas l'air de vouloir considérer cette taxe comme une mesure de protection accordée à une industrie canadienne, comme l'on fait des autres taxes. Va-t-on accorder le libre échange absolu en matière d'assurance? Pourtant, nous prescrivons que les assurances ne doivent pas traiter ici librement. Nous exigeons aux compagnies faisant affaire au Canada un certificat d'autorisation, le versement d'un dépôt de garantie, et le reste. Si nous prescrivons que personne au Canada ne vendra une assurance à moins d'avoir rempli toutes ces conditions, allons-nous permettre aux compagnies américaines d'élever notre loi et de pratiquer leur industrie? Personne n'admettra cela. Et ce doit être tout aussi raisonnable d'exiger une taxe au lieu d'une licence à toute compagnie qui remplit des polices au Canada, soit sur le plan mutuel ou sur le plan dit Lloyd.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député veut-il me permettre une question? Voudrait-il appliquer cette taxe de 15 p. 100 sur Lloyd?

M. MACDONALD: Rien ne restreint Lloyd à la pratique des assurances maritimes; ce plan s'applique aussi bien aux assurances contre l'incendie que sur la vie.

M. J. A. CURRIE: A quoi se restreint le système Lloyd dans le projet?

M. MACDONALD: L'article en discussion s'applique aux assurances contre l'incendie et sur la vie, non pas aux assurances maritimes. Même à part cette raison, il en est une autre qui réclame fortement le maintien de cet article. On nous

dit que certains intérêts ne peuvent se faire assurer au Canada, et sont tenus de s'adresser aux Etats-Unis. C'est pourquoi, allègue-t-on, nous devrions leur permettre de s'adresser aux Etats-Unis, et, avec cette permission, en imposant cette taxe, nous augmentons les taux que le Canadien ordinaire doit payer sur ses petits risques aux compagnies faisant affaire au Canada. On dit que ceux qui, ayant de forts risques, sont obligés de se conformer aux restrictions que nous leur imposons en s'adressant à l'étranger, finiront par s'adresser aux compagnies canadiennes, alors, je n'en doute pas, celles-ci trouveront bientôt, avec leur sagacité ordinaire, un moyen de les assurer elles-mêmes.

La plus forte partie des assurances en vigueur représente de petits montants ordinaires. Une conclusion logique du raisonnement de l'honorable député de Simceonord, serait, à mon sens, l'augmentation de cette taxe à 25 p. 100 au lieu de la réduire à 15 p. 100. Il ne s'agit pas ici de la politique: le Canada pour les Canadiens; au contraire, nous permettons d'envoyer aux Etats-Unis tout l'argent qu'on voudra pour acheter des assurances qui devraient être achetées au Canada. Je n'approuve pas un excès de besogne à l'étranger, mais je crois qu'il est juste de proposer, dans l'intérêt des petits assureurs et dans l'intérêt des affaires d'assurance également, au Canada, qui sont obligés de payer une licence, d'imposer un droit raisonnable sur les corporations étrangères qui font des affaires chez nous.

M. J. A. CURRIE: Apparemment, l'honorable député (M. Macdonald) n'a pas assisté aux séances du comité des assurances, car il me paraît embrouillé sur cette question. Je lui dirai que 80 p. 100 des assurances au Canada sont effectuées par des compagnies étrangères. La plupart des compagnies sont à fonds social. La compagnie mutuelle de la Nouvelle-Angleterre vint au Canada; elle imposait certaines restrictions sur les personnes qui désiraient s'y assurer, et elle réduisit tellement ses prix, que les compagnies à fonds social durent réduire les leurs de 10 à 15 p. 100 sur tous les risques de l'industrie et du commerce de gros, ce qui ne serait pas arrivé sans les compagnies mutuelles. Voici la raison qui m'a fait suggérer une réduction de cette taxe: Je sais que si le projet est adopté par la Chambre basse, il y aura une telle discussion sur cet article au Sénat, que le projet ne passera pas à cette session; et j'ai la conviction que si on acceptait cette réduction, qui suffirait aux exigences de ce comité, nous hâterions ainsi l'adoption du projet. Ce dernier contient de nombreuses dispositions fort recommandables, qui méritent d'être adoptées, mais celle-ci soulève bien des objections. Je dirai aux honorables députés qui semblent si désireux d'insérer cette taxe de

M. E. M. MACDONALD.

15 p. 100 dans la loi, qu'ils ont l'air de vouloir créer un monopole au Canada pour les assurances canadiennes.

Je consentirais volontiers à donner toutes les assurances canadiennes aux compagnies canadiennes, si elles pouvaient les prendre, mais quiconque est tant soit peu renseigné en matière d'assurances n'ignore pas que 20 p. 100 des risques seulement sont inscrits dans les compagnies purement canadiennes. Elles ne sont pas assez fortes et ce sont les grandes compagnies étrangères, les compagnies anglaises à fonds social, qui font la plupart de la besogne au Canada. C'est ce que j'ai appris dans la pratique, et je crois que c'est l'expérience de bien d'autres assureurs.

Voici une autre de mes raisons: Je n'ai pas misison de représenter les compagnies; je parle en tout ceci comme simple assuré. Je ne suis pas agent d'assurance, et l'étais-je, que je serais le dernier homme à la Chambre à parler en faveur d'aucune de mes compagnies qui voudrait imposer une taxe additionnelle de 15 pour 100 sur son voisin. Il sied mal à un homme de profession quelconque à la Chambe de raisonner à l'encontre des vues du public tel que représenté ici, pour faire valoir ses propres opinions et créer un monopole en faveur des intérêts qui lui sont chers. Je recommande fortement d'adopter cet article avec la réduction à 5 pour 100; c'est une concession.

Je ne crois pas comme on l'a dit, que ce sont l'association des fabricants et les assureurs qui ont imposé cet amendement. C'est inexact. M. Russell est un aimable jeune homme, mais il aurait à lutter, au comité, avec ses amis, contre une résolution toute prête qui aurait frustré toute tentative dans ce sens, et ils se sont aperçus que si le comité avait accepté la première proposition, empêchant certaines compagnies de faire affaire au Canada, des centaines de milliers de piastres engagées dans les installations d'arrosoirs automatiques et de réservoirs à incendie auraient été virtuellement inutiles. Ils se présentèrent au comité avec cet argument. Ce jeune homme était sans expérience de la manière de plaider ces questions devant le comité, et il accepta comme compromis une taxe de 15 p. 100 plutôt que de se voir fermer complètement le marché du Canada. Il était acculé au pied du mur. Telle est la situation. C'est le public généralement qui s'assure: le petit cultivateur, l'épicière, l'industriel, le marchand de gros, et le reste, et les assureurs ne représentent que l'infime minorité. C'est pour quoi je dis que la Chambre reste fidèle à la masse du peuple, et ne veut pas créer un monopole de l'assurance en faveur de deux ou trois compagnies.

M. D. A. GORDON: Je trouve, comme industriel, que cet article est raisonnable. J'ai eu occasion, récemment, de me faire assurer aux Etats-Unis, et les taux n'étaient pas

aussi avantageux que les nôtres. Pour cette raison, je crois que nous protégerions non seulement les fabricants mais les cultivateurs et le public, en imposant une légère restriction sur les compagnies faisant affaires au Canada dont le siège social est aux Etats-Unis.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé que le mot "cinq" soit substitué au mot "quinze" dans le première et dans la quatrième ligne du paragraphe 4.

(L'amendement est perdu.)

L'hon. M. FIELDING: Je propose que le paragraphe 4 soit supprimé. En voici le texte:

Le ministre paiera et affectera, à sa discrétion, aux frais d'administration du bureau du surintendant telle partie de l'argent qu'il aura reçu en vertu du troisième alinéa du paragraphe 1 du présent article, et il en appliquera le reste au profit du Canada.

M. J. A. CURRIE: Expliquez-vous.

L'hon. M. FIELDING: Nous croyons que ce cas est prévu dans un autre article qui taxe les compagnies pour le montant des frais d'administration du bureau du surintendant. L'article général prévoit ce cas. Il faudrait une résolution pour traiter ce cas séparément, vu qu'il entraîne une dépense d'argent.

M. J. A. CURRIE: Je comprends que l'argent reçu de ce chef est versé chez le receveur général, au compte du fonds consolidé, et que toute dépense imputable sur ce compte doit être sanctionnée par la Chambre par voie de loi de subsides.

L'hon. M. FIELDING: C'est exactement le point. Nous serions obligés de voter tout l'argent que nous voudrions payer.

M. R. L. BORDEN: Qu'arriverait-il si une personne assurée dans la "New England Mutual" ne tenait aucun compte du statut et ne payait pas la taxe?

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami veut bien lire l'article 70, il verra qu'il impose certaines peines aux compagnies d'assurance qui font des opérations sans prendre de permis, et l'article 13 dit que ces peines ne seront pas imposées si les compagnies paient ces honoraires. Si elles ne les paient pas, alors elles sont sujettes aux amendes prévues par l'article 70.

M. R. L. BORDEN: Cela équivaut pratiquement à imposer à la compagnie d'assurance le soin de voir que l'assurance soit payée?

L'hon. M. FIELDING: Exactement cela; si l'assurance n'est pas payée, la compagnie court risque d'être poursuivie.

M. DOHERTY: Avant que nous adoptions définitivement ce bill, je voudrais obtenir quelques renseignements sur un point

ou deux. Je ne veux pas discuter le principe de loi contenu dans ces deux articles, ni revenir sur la question de la taxe. Bien que ceux qui ont comparu devant le comité au nom de l'association manufacturière fussent, sans aucun doute, de très bonne foi et dans la limite de leurs droits et parlant au nom des membres de l'association. Je dois dire qu'il y a un très grand nombre de manufacturiers qui considèrent que ces personnes n'avaient pas le droit de parler en leur nom et qui, par lettres et télégrammes qui m'ont été envoyés de même qu'à beaucoup d'autres membres de cette Chambre, ont protesté contre ce projet de loi. Mais comme le ministre a affirmé que le principe a été unanimement adopté par le sous-comité et accepté par le Gouvernement, je ne veux pas faire perdre du temps à la Chambre pour le discuter. Voici la question que je voudrais poser: Devons-nous comprendre que l'intention est d'accorder aux compagnies étrangères, mutuelles ou d'échanges un droit qui n'est pas accordé aux compagnies mutuelles ou d'échanges du Canada? Si je comprends bien la portée de ces deux articles, ils auront pour effet que si nos manufacturiers voulaient organiser une compagnie mutuelle d'après le système des compagnies mutuelles de la Nouvelle-Angleterre, ou organiser un échange sur la base de l'échange de New-York pour la protection des marchands canadiens et des manufacturiers canadiens, ils n'en auraient pas le droit en vertu de cette loi.

L'hon. M. FIELDING: Ils seraient obligés de prendre un permis.

M. DOHERTY: Vous les obligeriez alors à prendre un permis que les étrangers ne sont pas obligés de prendre. Il leur faudrait prendre un permis quand même; ils n'auront pas la faculté que l'étranger a d'assurer en payant le 15 p. 100. De plus, une compagnie mutuelle ou d'échanges n'existe pas parce qu'il n'y a pas de compagnies qui prennent un permis. Il faut qu'une compagnie canadienne prenne un permis avant de pouvoir faire des opérations d'assurance, tandis que si je veux m'associer avec un certain nombre de marchands de New-York, je puis le faire en payant la taxe de 15 p. 100.

Si je comprends bien ce que veut dire prendre un permis, cela implique aussi l'objection de faire un dépôt. Si je comprends bien aussi le mode des échanges, non seulement il n'existe pas de compagnies, mais il n'y a pas non plus de capitaux ni de fonds pour faire un dépôt; de sorte que par la nature des choses, ces échanges se font au moyen de compagnies ou d'individus qui n'ont pas de permis dans le Canada ni capitaux, ni fonds, ni placements. D'après ce mode d'échanges, si je veux m'assurer il faut aussi que j'as-

sure; c'est-à-dire que je deviens assureur des personnes qui consentent à m'assurer, et ce sont les individus qui signent les polices qui sont échangées entre eux. Dans ce cas-là je ne vois pas comment vous pouvez empêcher nos manufacturiers, nos marchands et une catégorie quelconque de notre population qui désireraient se prévaloir de ce système d'assurance—et je dirai entre parenthèse qu'il semble assez généralement admis que c'est un système qui offre de grands avantages—de se prévaloir, dis-je, de la faculté de s'assurer en créant des moyens mutuels ou d'échanges exclusivement entre Canadiens. S'il en est ainsi le résultat véritable de ce projet de loi, que l'on prétend être basé sur le principe de protection aux Canadiens et aux compagnies canadiennes, ou aux compagnies étrangères ayant des agents dans le Canada, est que l'échange ou la mutualité d'assurance est permise, mais que nous rendons impossible la formation de compagnies de ce genre au Canada.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas tout à fait cela, mais mon honorable ami a raison quand il dit qu'une compagnie étrangère qui n'a pas de permis au Canada peut faire des opérations de ce genre, mais non pas une compagnie canadienne non licenciée. J'admets que cela est correct.

L'hon. M. DOHERTY: Je ne sais pas si je me trompe entièrement. Mais j'ai eu beaucoup de peine à suivre les explications du bill; je me suis efforcé aussi d'en étudier les dispositions, et je crois ne pas me tromper en disant que dans ce système d'échanges, il n'y a pas de compagnies. Il ne peut y avoir ni compagnies canadiennes ni compagnies étrangères. Il n'y a qu'un groupe de personnes qui consentent à s'assurer les unes les autres. Si je m'assure ce n'est pas une compagnie qui me donne une police. Je reçois un document signé par toutes les personnes qui ont consenti à m'assurer, et de mon côté je signe les polices de toutes ces personnes et je les assure. Il n'y a ni compagnie ni fonds pour faire un dépôt. Avec une organisation de ce genre, il est impossible de faire remplir les conditions de cet acte en l'obligeant à prendre un permis, et dans ce cas-là, on ne pourra s'assurer que dans les compagnies de ce genre en dehors du Canada en payant la taxe de 15 p. 100. Cette loi empêcherait une compagnie composée exclusivement de Canadiens de faire des opérations dans le Canada.

L'hon. M. FIELDING: Lorsque nous avons fait cette loi des assurances nous nous sommes efforcés de nous conformer aux conditions particulières auxquelles nous avions à faire face. On nous a représenté que les compagnies étrangères étaient nécessaires parce que nos propres compagnies ne pouvaient accepter qu'un volume limité d'assurance.

M. C. J. DOHERTY.

Naturellement, nous ne voulions pas empêcher ces compagnies de prendre des risques dans notre pays. Nous voulions au contraire les laisser faire des opérations. Nous disons donc: Qu'ils se procurent une licence. A première vue, nous croyions avoir une bonne réponse à cet argument.

Plus tard des personnes intéressées et mieux informées nous ont dit: Ce n'est pas un argument du tout; ces compagnies mutuelles de la Nouvelle-Angleterre ne viendront pas dans le Canada prendre un permis, elles ne recherchent pas nos affaires, ce sont nos affaires qui les cherchent, et si vous dites que vous leur donnez le moyen de prendre un permis vous ne réglez pas du tout la difficulté, car elles ne prendront pas de permis et nos gens ne pourront pas s'assurer dans ces compagnies. Nous avons répondu: S'il en est ainsi nous allons faire notre loi de façon qu'elle puisse s'adapter à cet état de choses spécial, et nous avons conséquemment accordé à ces compagnies, bien qu'elles ne prennent pas de permis, des avantages sous ce rapport.

Mon honorable ami constatera que l'article 12 de la loi pourvoit à l'émission de permis aux compagnies mutuelles et aux groupes d'assureurs qui peuvent se former d'après le système que l'on a appelé le système de Llyod. Il est admis que ce système diffère des compagnies ordinaires, et nous avons inséré un article disant que le surintendant de l'assurance pourra accorder un permis à un groupe de personnes associées d'après ce système. Comme fait, nous avons aujourd'hui dans le Canada des compagnies mutuelles qui n'ont aucun capital, mais, cependant la loi les oblige à prendre ces permis. Je crois que ce bill fournit tout le mécanisme nécessaire pour permettre à des compagnies de ce genre de prendre des permis, et si la loi leur donne cette faculté, et si les compagnies mutuelles de la Nouvelle Angleterre ne peuvent et ne veulent pas, à cause de leur mode d'opération, prendre de permis, alors il me semble que ce projet de loi prévoit tous les cas qui peuvent se présenter.

M. DOHERTY: L'article 12 qui permet à des individus de se former en sociétés d'après le plan connu sous le nom de Lloyds, en vertu duquel

Tout assureur associé devient responsable pour une part proportionnée à la somme totale garantie par une police, est autorisé, etc.ne s'appliquerait pas je crois à des associations formées d'après le système connu sous le nom d'échanges de New-York. Il y a une distinction très importante entre les deux genres d'associations formées d'après ce qui est connu comme le système Lloyd, je crois qu'il est parfaitement vrai que l'association est composée d'un certain nombre d'assureurs qui

s'unissent pour faire de l'assurance, chacun d'eux s'obligeant à payer une part du risque. Ce sont purement et simplement des assureurs. Les personnes ainsi associées s'engagent à émettre une police. Ils sont les assureurs et je suis assuré. Ces personnes s'associent et me donnent une police pour l'argent que je leur paie. L'autre système est entièrement différent en principe et en pratique. L'assurance par échanges, se fait entre un certain nombre de personnes qui s'engagent entre elles à échanger des assurances, mais aucune d'elles ne paie une somme quelconque à l'autre, aucune d'elles ne fait des affaires d'assurances pour en réaliser un profit. C'est tout simplement un groupe de personnes qui s'unissent et qui disent: Nous allons faire notre propre assurance et nous allons porter ensemble tous nos risques. Il m'est difficile de voir comment un article permettant l'émission de permis à des associations d'assureurs d'après le système des Lloyds puisse s'appliquer aux assurances d'échange ou réciproques, ou encore aux compagnies mutuelles, s'il est bien compris, c'est-à-dire s'il ne s'agit pas d'une compagnie ayant un capital, des actions et des actionnaires mais simplement une assurance mutuelle, sans qu'il y ait une compagnie, et que le seul lien qui unit ces individus est l'engagement que chacun d'eux a pris de s'assurer mutuellement. D'après moi c'est cette différence dans la nature de la compagnie qui est l'objection fondamentale à cette taxe, parce que vous taxez des gens qui s'unissent non pas pour faire des profits dans les opérations d'assurances, mais simplement pour s'assurer les uns les autres.

L'hon. M. FIELDING: Nous ne connaissons pas qu'il existe aucune association de ce genre au Canada, excepté les compagnies mutuelles, régulièrement organisées qui ont des chartes et qui conséquemment ont droit d'obtenir leurs permis.

S'il existe une autre catégorie d'assurance, on ne nous en a pas informés et nous n'avons pas établi de mesure législative en ce sens. Après être allé aux renseignements, l'honorable député constatera que ces opérations sont exercées par des compagnies ayant qualité pour obtenir des autorisations sous l'empire de cette loi.

M. DOHERTY: La loi ne s'étendra pas à toutes les compagnies, parties à pareille convention. Supposons qu'un certain nombre d'industriels désirent s'assurer mutuellement: ils ne sauraient invoquer la loi en discussion dans ce but.

L'hon. M. FIELDING: Ces opérations sont exercées aujourd'hui par des compagnies qui ont obtenu des chartes d'assurance mutuelle. Elles n'ont pas de capi-

talactions; elles se conforment aux lois, elles prélèvent mutuellement la somme de \$50,000, effectuent leur dépôt et exercent sans difficulté leurs opérations. C'est ainsi qu'elles font aujourd'hui leur exploitation.

M. R. L. BORDEN: Si une compagnie, aux termes de cette loi, s'organisait au Canada, l'impôt serait exigible relativement aux opérations sur lesquelles porte cette taxe, précisément comme pour les compagnies mutuelles de la Nouvelle Angleterre.

L'hon. M. FIELDING: L'article porte " toute compagnie étrangère non autorisée ".

M. R. L. BORDEN: Cela fait naître une autre considération. Supposons que douze individus établissent, au Canada, une société basée sur le système en vogue dans les états de la Nouvelle Angleterre relativement aux assurances mutuelles de la Nouvelle Angleterre: il n'existe pas de disposition tendant à autoriser pareille compagnie.

L'hon. M. FIELDING: Cela se rattache peut-être à l'article 12.

M. R. L. BORDEN: J'incline à croire le contraire, pour les raisons indiquées par le député de Sainte-Anne (M. Doherty.)

L'hon. M. FIELDING: C'est là une indication de la catégorie d'opérations dont il s'agit.

M. R. L. BORDEN: Cette disposition ne saurait guère s'appliquer à pareilles opérations. Dans une association de Lloyds, chaque assureur devient responsable pour l'assurance accordée dans une police, et cela jusqu'à concurrence d'une certaine somme; mais cet assureur n'est responsable pour aucune autre personne dont le nom figure sur la police. A Halifax, il y avait des compagnies comme la Chebuctou et l'Océan qui faisaient leur exploitation précisément de cette façon.

L'autre question à considérer est le cas où dix ou douze industries au Canada formeraient une association de ce genre, et s'associeraient avec une douzaine de compagnies, de l'autre côté de la frontière. Je ne saurais dire si ce serait là une compagnie qu'on pourrait considérer, oui ou non, comme étrangère au pays. Il est évident que pareilles difficultés peuvent surgir et qu'on pourrait appeler l'attention du Gouvernement sur des faits qui ne se sont pas encore présentés, vu que ces compagnies se sont développées d'une façon quelque peu différente.

L'hon. M. FIELDING: Sans doute, ça et là, à la lumière de l'expérience du passé, il fait surgir certains faits qui ne soient

pas prévus par la résolution à l'étude. L'assurance est une opération commerciale fort complexe; c'est un problème dont la solution est hérissée de difficultés; mais s'il surgit quelque embarras, nous pouvons compter que la Chambre saura légiférer à cet égard, en temps utile.

M. J. A. CURRIE: Lorsqu'il s'agit de ce genre de compagnie qui n'ont pas de capital, comment pouvez-vous compter obtenir un dépôt de \$50,000? Lloyd, une des plus fortes compagnies d'assurance au monde, est une association d'assureurs qui sont liés solidairement dans l'assurance, et cette société n'a cure des mesures législatives que nous adoptons ici et naturellement elle ne souleverait pas d'objection. L'objection présentée par le député de Montréal (M. Doherty) est fort valable. Si nous tenons à faire notre propre assurance, alors les industriels canadiens doivent nécessairement s'associer dans une entreprise mutuelle, à l'instar des sociétés mutuelles de la Nouvelle-Angleterre. Mais lorsque ces industriels demandent une autorisation au Gouvernement, voilà qu'on accueille cette demande en leur déclarant: "Il nous faut, au préalable, déposer \$50,000, avant que vous puissiez faire votre propre assurance ou devenir vos propres assureurs." Il convient d'établir ici quelle disposition se rattachant à ce genre d'assurance, et bien qu'en apparence, cet article soit censé s'y rattacher, la loi ne semble pas avoir créé de mécanisme pour l'application de ce système.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député ne s'imagine pas, sans doute, que je prétends que ce projet de loi soit absolument parfait; seulement j'affirme qu'il embrasse tous les faits signalés à notre attention.

L'honorable député (M. Currie) prétend qu'une associations de ce genre ne saurait faire un dépôt de \$50,000. On a formulé cet avis, quand les représentants de l'association des manufacturiers se sont présentés devant nous, pour obtenir une charte d'assurance. Ils ont énergiquement soutenu qu'il ne convenait pas de les obliger à faire de dépôt, mais l'attitude adoptée, c'est qu'il ne serait pas prudent de s'écarter de la règle établie. On a observé que, puisque ces messieurs étaient tous des hommes d'affaires très en vue, ils pourraient facilement déposer \$50,000, somme qui ne courrait aucun risque puisqu'elle ne serait déposée aux mains du Gouvernement qu'à titre de garantie de la sincérité. Cette condition a été respectée et aujourd'hui ces messieurs exercent leurs opérations aux conditions mêmes mentionnées par l'honorable député. On se convaincra que le projet de loi répond à toutes les difficultés.

M. W. S. FIELDING.

M. R. L. BORDEN: Voici une observation que je présente au ministre non pas, sous forme d'amendement que je désirerais proposer, mais à titre de proposition qu'il pourra mettre à l'étude plus tard: si une association canadienne se constituait sur le même pied que les associations de la Nouvelle-Angleterre, il serait parfaitement légal, aux termes de l'article 139, de s'assurer dans une compagnie mutuelle de la Nouvelle-Angleterre, et ce serait une contravention à la loi de s'assurer dans une société mutuelle canadienne.

L'hon. M. FIELDING: La chose est possible.

M. R. L. BORDEN: Je n'appréhende pas de difficulté de cette source, mais le département de l'assurance pourrait mettre la question à l'étude.

L'hon. M. FIELDING: Il s'est présenté un cas presque similaire à celui-là: un gentleman faisant partie de l'association des manufacturiers, nous a dit: "Nous voulons faire l'assurance au Canada, à l'instar des assurances mutuelles de la Nouvelle-Angleterre et nous croyons qu'on devrait nous exempter de l'obligation du dépôt". Quoi qu'il en soit, l'objection fut écartée, cette association obtint une charte et aujourd'hui elle exerce l'assurance au Canada absolument sur le même pied que les assurances de la Nouvelle-Angleterre.

M. J. A. CURRIE: A-t-elle fait le dépôt?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

M. J. A. CURRIE: Cette société fait l'assurance en dehors de son cercle et c'est à bon droit que le département l'a obligée à effectuer son dépôt. Cette société voulait faire l'assurance d'une façon générale.

L'hon. M. FIELDING: Si je ne me trompe, elle nous a représenté qu'elle désirait limiter l'assurance à ses associés, bien que depuis, elle ait pu étendre le champ de ses opérations.

M. J. A. CURRIE: Elle avait l'intention d'élargir le cercle de ses opérations et d'assurer le public.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas ce qu'elle nous a représenté, l'honorable député fait erreur.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE

Du bill (n° 191), déposé par l'honorable M. Fielding, tendant à autoriser l'emprunt de certaines sommes d'argent affectées au service public.

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX TRAITEMENTS DU PERSONNEL ADMINISTRATIF.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose la 3e lecture du bill (n° 187) ayant pour objet d'autoriser certaines augmentations des traitements alloués aux membres des services administratifs, service intérieur.

L'hon. M. FOSTER: L'annexe du Sénat figure-t-elle au bill?

L'hon. M. FISHER: Oui, le bill est au complet.

L'hon. M. FOSTER: Il y a quelques jours, au cours du débat sur les résolutions relatives aux services administratifs, j'ai signalé ce que je considérais comme certaines injustices. Je les ai divisées sous trois chefs différents: en premier lieu, aux termes de la loi en discussion, ainsi qu'elle doit s'appliquer dans l'intention de ses auteurs, une certaine catégorie de fonctionnaires, ceux qui figuraient dans l'ancien service intérieur—ne bénéficieront nullement de l'augmentation des \$150 en bloc. En outre, un certain nombre d'entre eux, tout en bénéficiant de la loi, ne reçoivent qu'une partie de cette augmentation, vu qu'il faut déduire une certaine partie de cette somme, dans l'impuissance où ils sont de toucher plus que le maximum du traitement de la classe à laquelle ils appartiennent.

Ainsi, un certain nombre d'anciens commis ne bénéficieront nullement de l'augmentation des \$150 en bloc; d'autres recevront \$50 et quelques-uns \$100. Je ne saurais préciser le nombre d'employés figurant dans ces catégories, car je n'ai pas été en mesure de faire ces calculs et sans doute l'honorable ministre ne l'a pas fait. Cela semble une injustice, quand on la met en regard du fait que voici: on a recruté dans le service extérieur un grand nombre d'employés qui ont été transférés au service intérieur, le 1er septembre 1898, et parmi ces employés ainsi transférés, un grand nombre, quatre cents plus ou moins, ont reçu des augmentations de traitements de nature arbitraire, soit par décret en conseil, soit par le bon plaisir du ministre, augmentations oscillant entre \$50 ou \$100 et \$400 jusqu'à \$400, \$500, \$600 et \$700; or, ces employés dans nombre de cas, en matière de traitement, figureront au-dessus de leurs supérieurs hiérarchiques et au-dessus de ceux qui comptent de plus longs états de service, ayant été privés comme le reconnaît la loi d'une juste rémunération à laquelle leur donnait droit le renchérissement des subsistances. J'ai longuement discuté la question en différentes circonstances, et je me borne à poser cette question au ministre: veut-il réparer cette injustice, ou a-t-il trouvé le moyen de remédier à ces anomalies et de

redresser ces griefs? Le ministre prétend que lorsqu'un employé public a atteint le maximum du traitement de sa classe, on ne saurait lui accorder cette augmentation de \$150, parce que cela le ferait figurer dans une autre classe et troublerait la symétrie de la nouvelle loi. Mais je le répète, mieux vaut faire justice, aux termes de la loi, quand bien même, dans une certaine mesure, il faudrait troubler la symétrie théorique de cette loi. Je désirerais qu'on appliquât à ceux qui ont reçu des majorations de salaire de façon arbitraire, la même règle qu'on applique à ceux qui étant près d'atteindre ou ayant atteint le maximum de leur traitement et n'ayant pas bénéficié de l'augmentation ou n'en ayant bénéficié que dans une certaine mesure, se voient aujourd'hui privés de l'augmentation de \$150 en bloc ou de partie de cette augmentation. Il semble injuste qu'un commis qui a été attaché au service extérieur et a touché une augmentation de \$400 au 1er septembre 1908, reçoive la somme supplémentaire de \$150, tandis que ceux qui ont toujours figuré dans les rangs du service intérieur ne reçoivent absolument rien ou qu'une minime partie de cette augmentation.

C'est une injustice à laquelle on devrait porter remède d'une manière ou de l'autre. Il y a aussi une autre classe qui a été nommée dans le service extérieur à partir du 1er janvier 1908. Jusqu'à cette époque ces employés n'appartenaient pas au service et par conséquent n'avaient fait aucun service dans des conditions de traitements insuffisants et d'augmentations du prix de l'existence, et ils sont entrés dans le service avec un traitement que l'on peut regarder comme suffisant, en tenant compte du coût de l'existence et du travail qu'ils font. Aujourd'hui ils vont recevoir aussi les \$150. Il y a encore ceux qui ont eu de fortes augmentations après le 1er janvier, la plupart d'entre eux les ayant reçues peu de temps après le 1er septembre, par ordre du ministre ou par arrêté du conseil, parce qu'ils n'étaient pas soumis aux règlements de l'ancienne loi. Ceux-là vont recevoir aussi comme supplément les \$150. Si le ministre a décidé comme je crois qu'il l'a fait, qu'il ne peut introduire dans la loi aucune disposition pour porter remède à ces différences et à ces injustices, je me sens obligé de présenter un amendement pour défendre le principe en faveur duquel j'ai combattu. Je ne crois pas qu'il soit d'aucune utilité pour moi de proposer en amendement que ceux qui ont reçu des augmentations arbitraires ne reçoivent rien des \$150. Il semble que c'est le désir du ministre que ces \$150 supplémentaires soient accordés à ces employés; mais si c'est là l'intention du Gouvernement le moins qu'il puisse faire c'est de supprimer l'incapacité qui existe dans le service civil régulier intérieur et d'accorder à tous

ceux qui n'ont pas reçu avec la classification plus de \$150, l'augmentation en bloc complète des \$150. Je propose donc:

Que le bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois mais qu'il soit renvoyé au comité général avec mandat de l'amender en prescrivant que nul commis, faisant dûment partie du service civil, le 1er janvier 1908, et qui n'a pas reçu depuis cette date plus que l'augmentation statutaire de \$50 ne sera privé de la totalité de l'augmentation uniforme de \$150.

Cette motion pourvoit à l'octroi à tout employé civil dans le service régulier, dont j'ai parlé, des \$150 d'augmentation comme vous les accordez aux autres. Cela ne le frappe pas d'incapacité en raison de ses longs services et par le fait que n'ayant commis aucune faute, sinon d'avoir rempli très bien et depuis longtemps son devoir, il est arrivé maintenant au maximum ou presque au maximum de sa classe, et de ne pas recevoir l'augmentation uniforme de \$150 qui a été, je le prétends, accordée seulement comme compensation de services rendus tout en ayant un salaire insuffisant et en ayant à compter avec l'augmentation du coût de l'existence.

L'hon. M. FISHER: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discuter tous les points qui ont été soulevés par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Il a prétendu que les augmentations qui ont été, dit-il, accordées arbitrairement aux fonctionnaires et aux employés qui étaient autrefois dans les services extérieur, à Ottawa, et qui sont maintenant dans le service intérieur depuis le 1er septembre dernier, devraient leur être déduites de l'augmentation de \$150. Il a depuis abandonné cette prétention et il n'a présenté aucun amendement pour la soutenir.

Il est donc inutile que je discute cette question à laquelle il a donné son assentiment, tout en protestant contre la mesure prise par le Gouvernement. Je dois dire néanmoins relativement à ceux qui sont entrés dans le service intérieur au 1er septembre, qu'ils en font partie, d'après une échelle de salaire qui a été établie auparavant sans aucun égard à la loi adoptée à la dernière session ou avec la présente loi, et que, par conséquent, ils méritent absolument la même augmentation que ceux qui ont été plus longtemps dans le service. Je combats cet argument que l'augmentation est basée sur l'idée que l'on doit reconnaître des longs services ou que c'est une récompense pour des employés qui ont été auparavant au service du Gouvernement avec un traitement qui était considéré comme insuffisant. Cette augmentation est destinée à élever le niveau général des salaires du service intérieur tel qu'il est actuellement établi afin de pourvoir à l'augmentation du coût de l'existence tel que nous le constatons aujourd'hui.

M. G. E. FOSTER.

Cette augmentation doit être accordée à un employé s'il était dans le service depuis quelques jours ou depuis des semaines et des mois, ou encore s'il en faisait partie depuis dix ou vingt ans, parce que cette augmentation a en vue de pourvoir aux besoins du moment et elle est accordée aux employés qui touchaient les anciens salaires d'après une échelle qui avait été faite en vue de pourvoir à des conditions différentes; c'est en réalité la reconnaissance que l'ancien niveau des traitements n'était pas assez élevé pour pourvoir aux conditions actuelles de l'existence. Un employé qui a touché son salaire d'après l'ancien système, pendant quelques mois seulement, souffre autant que l'employé qui a bénéficié de son salaire pendant dix ans sous l'ancien régime. Mon honorable ami (M. Foster) a essayé de donner comme raison du fait que nous ne voulions pas que cette augmentation élève le commis ou l'employé plus haut que le maximum de la classe dans laquelle il est, parce que nous ne voulions pas détruire la symétrie de la loi. Je ne crois pas que ce soit une expression et une interprétation juste de mon raisonnement. La symétrie de la loi, pure et simple, a eu peu d'influence et je n'aurais pas voulu qu'une chose aussi insignifiante nous empêche d'accorder justice à tous. La loi qui fixe le maximum des différentes classes a été basée sur le fait que ces classes varient suivant la nature des travaux et que les employés qui faisaient un genre donné de travail ne dépassaient jamais le maximum de cette classe. S'ils doivent faire un travail d'une classe différente, qui a été régulièrement attribué à une division ou à une subdivision plus élevée, ils devront entrer dans cette division ou cette subdivision et ils seront considérés comme dignes de l'augmentation dans la nouvelle classe. Mais tant qu'il resteront dans une classe fixée, ils ne dépasseront pas le maximum établi pour cette classe. Ce n'est pas là une question de symétrie, c'est une question de classification des travaux. Je crois que le principe que j'ai posé est juste et équitable et que toute modification de ce principe serait malheureuse. Porter des employés au-dessus du maximum de leur classe sans leur accorder de promotions,—et on pourrait difficilement leur accorder une promotion sans motif—serait non seulement détruire la symétrie de l'acte, mais aussi ce serait détruire le principe de la loi. Par conséquent, je ne puis l'admettre et le Gouvernement a décidé de ne pas accepter cet amendement. Mon honorable ami (M. Foster) est entré dans les détails, relativement à ceux qui profiteront du bénéfice de cet augmentation. Le nombre total des employés qui en bénéficieront est de 2,599. Sur ce nombre 1887 recevront l'augmentation complète de \$150; trois recevront \$140; un recevra \$138...

L'honorable M. FOSTER: Le ministre parle-t-il maintenant des employés qui faisaient partie de l'ancien service intérieur ou des employés, du service reconstitué?

L'hon. M. FISHER: Je parle de ceux qui étaient dans le service intérieur au 1er septembre dernier.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il établir dans ses chiffres une différence entre ceux qui étaient déjà dans le service et ceux qui ont été pris dans le service extérieur?

L'hon. M. FISHER: Je n'ai pas ces chiffres.

L'hon. M. FOSTER: Naturellement c'est le point important.

L'hon. M. FISHER: Il y a un employé civil qui recevra \$125; onze recevront \$120; un recevra \$112.50; 513 auront \$100; six \$96; 16, \$80; quatre, \$70; un, \$68; 153, \$50; un, \$42; un, \$33.50. Dans tout le service il n'y en aura que deux qui recevront moins de \$50. En chiffres ronds il y en aura 160 qui recevront moins de \$100; 513 auront \$100; et il y en a 17 qui toucheront entre \$100 et \$150. Le total montre que 700 auront moins de \$150 et, 1,887 auront toute la somme de \$150.

L'hon. M. FOSTER: Si le ministre avait pu compléter ses renseignements en nous disant combien il y en a qui appartiennent à l'ancien service intérieur, ceux qui ont été transférés au 1er septembre, nous aurions pu avoir des informations plus précieuses et voir comment cela fonctionne. Le ministre constatera que la grande majorité de ces employés sont entrés nouvellement dans le service intérieur.

L'hon. M. FISHER: Pas du tout. Je crois qu'il y en a 1,000 ou 1,100 qui ont été pris dans le service extérieur.

L'hon. M. FOSTER: Je crois qu'il y en avait plus de 1,500 qui sont entrés. Mais comme il n'y avait pas de limite de maximum pour ceux qui entraient en venant du service extérieur, excepté celle qu'on pouvait imposer quand on leur a donné leur augmentation, le ministre ne pense-t-il pas que la plus grande partie de ces 1,700 sont ceux qui ont déjà des augmentations de service extérieur quand ils ont été transféré au 1er septembre?

L'hon. M. FISHER: Au contraire, je croirais volontiers que la plus grande partie de ceux qui viennent du service extérieur ne sont pas parmi ceux-là. Je ne crois pas que mon honorable ami comprenne la situation. Les employés qui étaient dans le service extérieur, sont entrés avec la nouvelle classification au montant de leur salaire, tel qu'il était le 31 août dernier. Je sais qu'en ce qui regarde

mon propre département l'honorable député est absolument dans l'erreur. Pour ceux qui sont entrés avec le traitement qu'ils avaient, et ce traitement pouvait être compris entre le minimum et le maximum de la classe dans laquelle ils étaient, je n'hésite pas à dire qu'il y en avait un grand nombre parmi eux qui sont entrés en ayant bien près du maximum de la classe où ils sont entrés et à ce compte ils reçoivent autant de moins sur l'augmentation de \$150.

J'ose dire que quelques-uns d'entre eux sont entrés avec le maximum. Je puis donner un exemple de ces cas. Je sais qu'il y avait beaucoup d'employés dans le service extérieur qui touchaient \$1,200 par an, et un grand nombre sont entrés dans la subdivision A de la troisième division dont la limite maximum est de \$1,200. Ces employés ne toucheront rien d'après cette loi. S'ils étaient dans le service extérieur, ils sont entrés dans la classe où leur traitement les plaçait et un grand nombre d'entre eux sont entrés avec presque le maximum de la classe et dans ce cas ils ne recevront pas la somme entière de \$150. Mon honorable ami tire des conclusions que les faits ne justifient pas comme cela lui est arrivé en une ou deux occasions précédentes.

Nous avons résolu de ne pas accepter l'amendement, nous avons décidé de proposer le bill dans la forme où il est venu du comité dans sa teneur actuelle. Nous considérons ce bill comme étant une reconnaissance du fait que le niveau du coût de l'existence à Ottawa a augmenté au-dessus de l'ancien niveau des salaires du service intérieur pour ceux qui travaillent en qualité d'employés du Gouvernement à Ottawa. Nous avons pensé qu'en raison de cette augmentation, il était juste que les traitements soient augmentés. Nous avons discuté pour savoir comment cela pouvait se faire. Nous avons examiné le rapport et les recommandations de la commission du service civil d'il y a trois ans et nous avons essayé de nous conformer à l'esprit de ces recommandations. Après avoir fait plusieurs tentatives pour savoir comment cela pourrait se faire de la meilleure manière, nous avons pensé qu'il était préférable d'adopter l'échelle uniforme ou une augmentation fixe par chaque traitement. Par suite de cette augmentation uniforme, ceux qui touchent les plus forts traitements, ne reçoivent pas autant proportionnellement de cette augmentation que ceux qui ont un traitement plus bas. Mais il en est évident pour nous que les employés qui étaient dans les classes inférieures du service, ont souffert davantage en raison de l'augmentation du coût de l'existence et par conséquent nous avons décidé de leur donner une meilleure part de l'augmentation, qu'à ceux dont les traitements étaient plus élevés.

Nous avons donc adopté un taux ferme d'augmentation pour tous. Nous avons résolu d'adopter ce chiffre de \$150 à la suite d'une assez longue discussion avec l'association du service civil. La proposition qui est actuellement en délibération a été acceptée par le bureau de l'association du service civil et la députation qui a eu une conférence avec les ministres. Nous nous flattons donc d'avoir fait ce qui est raisonnable et juste et ce qui d'une manière générale est acceptable du plus grand nombre des membres du service civil. Nous nous rendons tous compte, et personne plus que moi, que si nous ne donnons pas tout à tous, il s'en trouvera qui ne se trouveront pas aussi bien traités que certains de leurs voisins.

L'hon. M. FOSTER: La même chose pourra se produire si nous donnons trop à quelques-uns.

L'hon. M. FISHER: La même chose se produira d'une manière ou de l'autre. Je nie catégoriquement qu'il soit juste et opportun d'accorder quelque chose à l'un parce que l'autre a reçu quelque chose. Une augmentation d'appointements devrait être accordée seulement parce que l'employé le mérite. Peu importe qu'un autre mérite d'obtenir davantage ou obtienne davantage; ce n'est pas une raison pour que celui qui reçoit moins se plaigne. Je déclare catégoriquement que les augmentations d'appointements aux employés du service extérieur accordées entre le 1er janvier et le 1er septembre dernier ont été accordées pour cause, et que cette cause était suffisante.

L'hon. M. FOSTER: Je diffère d'avec l'honorable ministre.

L'hon. M. FISHER: Qu'il diffère tant qu'il voudra. Je l'ai contredit à cet égard et j'ai discuté la question avec lui, et encore une fois je le contredis. C'est pourquoi je refuse catégoriquement d'examiner la question du chiffre des appointements d'un chacun avant la date du 1er septembre dernier. La présente loi est le supplément de celle de la session dernière. L'acte de la session dernière est entré en vigueur le 1er septembre dernier; il était raisonnable et juste; nous avons donc pris les appointements aux chiffres où ils étaient après l'entrée en vigueur du nouvel acte, et nous avons agi en conséquence. L'honorable député peut trouver à redire, d'autres peuvent faire de même. Mais parce qu'un employé obtient un peu plus d'avancement qu'un autre, ce n'est pas une raison de se plaindre. Chacun doit être traité suivant son mérite et en conformité des besoins du service. Dans ces circonstances, je dois demander que l'amendement proposé par

M. S. A. FISHER.

l'honorable représentant de Toronto-nord soit rejeté et que le projet de loi soit lu une 3e fois.

M. R. L. BORDEN: J'ai beaucoup de difficulté à rattacher entre elles les diverses parties de l'argumentation du ministre de l'Agriculture. En premier lieu il refuse catégoriquement de faire entrer en ligne de compte les appointements des divers employés à la date du 1er septembre 1908. C'est là une déclaration étrange de la part du promoteur d'un projet de loi comportant des augmentations d'appointements. On supposerait tout naturellement que qui-conque en cette Chambre propose un relèvement d'appointements, commencerait par examiner le chiffre de la rémunération actuelle des divers employés. Ce n'est pas l'attitude que prend le ministre de l'Agriculture; c'est là dit-il un sujet qui ne mérite aucunement qu'on s'y arrête, et auquel il ne s'arrêtera certainement pas. Je ne puis croire que c'est bien là ce qu'il a voulu dire. Probablement que la langue lui a fourché. Mais si c'est bien cela qu'il avait à l'esprit, je déclare catégoriquement que je ne suis pas de son avis. C'est tellement clair que ce serait perdre son temps que d'argumenter là-dessus; c'est simplement mettre de côté l'examen de toutes les circonstances se rapportant à la matière. Dans une autre partie de son discours, il affirme qu'il tient compte du chiffre des appointements, car, dit-il, l'enchérissement de la vie a fait l'insuffisance de ces appointements, dont il ne prétend ne pas tenir compte. Il a déclaré, d'autre part, que les membres du service administratif ne recevront pas d'avancement en raison de la longueur de leurs états de service, mais simplement en égard à leur mérite et à leur compétence. Cela me paraît battre en brèche son autre argument: la nécessité d'adopter un taux uniforme d'augmentation. S'il y a lieu d'adopter un taux ferme d'augmentation, et si les membres du service civil doivent recevoir de l'avancement simplement en raison de leur compétence et de leur mérite, comment réconcilier ces deux propositions absolument contradictoires du ministre de l'Agriculture? Le Gouvernement a résolu d'accorder une augmentation d'un taux uniforme, et il l'a accordée de telle manière que, en fin de compte, ce n'est plus du tout une augmentation uniforme. Certains employés vont obtenir \$150, d'autres \$135, d'autres \$112.50, d'autres \$100, d'autres \$50, et d'autres rien du tout. Ces changements, là où il s'en produit, et ce défaut de changement, suivant le cas, sont justifiés par le ministre toujours de la même manière savoir le renchérissement des subsistances depuis douze, quinze ou vingt ans au Canada et ailleurs dans le Dominion. Je ne vois pas qu'il y ait beaucoup de sens prati-

que manifesté ici. Si les conditions sont telles que la vie coûte plus cher, pourquoi accorder à 500 employés \$150, à 200 autres \$135, à 200 ou 300 autres \$100, à 300 ou 400 autres \$50, et à 100 autres rien du tout? Comment peut-on dire qu'une telle répartition soit juste, soit équitable?

L'honorable ministre s'excuse de ce que certains employés ne reçoivent aucun avancement et de ce que d'autres ne reçoivent qu'une très faible augmentation d'appointements, en alléguant que certains employés ayant atteint le maximum de leur classe, le Gouvernement ne saurait s'occuper d'eux pour le moment.

De ce qu'un employé est arrivé au maximum de sa classe il y a deux ou trois ans, lui est-il possible de vivre à meilleur marché? Et pourtant c'est la seule raison invoquée par l'honorable ministre pour justifier l'augmentation. L'honorable ministre déclare que les employés de nomination récente ont droit à cet avancement tout autant que ceux nommés il y a douze ou treize ans. Pourquoi? Parce que ces employés de nomination récente sont entrés sous le régime de l'ancien acte, de l'ancienne échelle d'appointements. Je ne prétends pas citer ses paroles à la lettre; mais je pense que c'est l'idée qu'il a exprimée. N'est-il pas vrai que ces hommes nommés d'hier, nommés il y a deux ans, nommés il y a quatre ans, ont été adjoints à des classes où il existe une certaine élasticité de traitements, un maximum et un minimum d'appointements. Le ministre prétend-il qu'en nommant ces personnes dans telle ou telle classe où les appointements sont ainsi déterminés, il n'a pas eu égard au renchérissement de la vie. Je ne pense pas que l'honorable ministre ait voulu prendre cette attitude; et pourtant s'est l'attitude qu'il doit forcément prendre s'il persiste à maintenir le raisonnement qu'il a fait à la Chambre cet après-midi. C'est peut-être une manière commode de régler la question, mais ce n'est pas la manière la meilleure, la plus sage et la plus juste de résoudre un problème comme celui-ci. Comme je me propose de faire certaines observations sur le projet de loi, et que ces observations ne se rapportent pas directement à l'amendement que nous discutons, je remets à plus tard ce que j'ai à dire. Je me bornerai à faire observer maintenant que l'honorable ministre ne me paraît pas avoir avancé une seule bonne raison à l'encontre de l'amendement, et le raisonnement qu'il a fait à la Chambre ne me paraît guère mériter d'arrêter l'attention d'aucun des membres de la députation.

M. SPROULE: Le point faible dans l'augmentation du ministre me paraît être celui-ci: il allègue que, par suite du renchérissement de la vie, il y a lieu d'accorder à tous le même chiffre d'augmentation: \$150. Puis, il arrange les choses de telle sorte que tous n'obtiennent pas \$150. Or, si ré-

ellement la raison d'être de cette augmentation c'est le renchérissement des choses nécessaires à la vie, tous devraient la recevoir, puisque tous sont obligés de faire les dépenses nécessaires à l'existence. Que va faire dans ces conditions l'employé à qui il n'est accordé que \$100 d'augmentation? Va-t-il manger moins? Les frais d'existence sont aussi élevés pour lui que pour celui qui obtient la pleine augmentation? Le taux de l'augmentation a été déclaré le même pour tous, en raison du renchérissement de la vie, et si c'est bien la raison pour laquelle cette augmentation est accordée, elle devrait être accordée à tous, qu'ils aient été nommés à l'automne, récemment, ou il y a quinze ans.

Mais, par suite de la méthode adoptée par le ministre, tous n'en bénéficieront pas également, et c'est ce qui me fait dire qu'il y a injustice. Les facteurs sur lesquels il se fonde pour déterminer le chiffre des appointements (mérite et durée des services), n'ont aucun rapport avec cette augmentation de \$150. Cette augmentation de \$150 a un objet spécial; elle est accordée parce que tous en ont besoin en conséquence du renchérissement de la vie. S'ils en ont besoin à cause du renchérissement de la vie, et si on la leur a accordée pour cette raison, alors, l'augmentation de \$150 devrait être accordée à tous indépendamment de toute autre considération.

(L'amendement de M. Foster est rejeté à main levée.)

M. R. L. BORDEN: Avant que la motion soit adoptée, je désire faire quelques remarques sur le sujet du bill. Tout d'abord, la genèse de cette proposition paraît être entourée de beaucoup de mystère. Au cours du débat sur le projet de résolution relatif à cette matière, le premier ministre, à la page 324 du compte rendu des débats a déclaré que la session dernière le Gouvernement avait pensé proposer cette mesure et que le projet de résolution était en voie de rédaction. Il a ajouté que le temps manquait pour l'achèvement réglementaire de la mesure et que c'était la seule raison qu'on avait de remettre l'affaire. Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), au bas de la page 310, et aussi aux pages 311, 312 et 316, nous exprime une opinion tout à fait autre. Le ministre de l'Agriculture a déclaré que, l'année dernière, il croyait que les avantages conférés par l'acte du service civil qui fut adopté alors seraient de nature à satisfaire les membres du personnel administratif, et qu'il ne s'était rendu compte du contraire que lors de la mise en œuvre de la classification, c'est-à-dire en décembre dernier, et après que certaines promesses eurent été faites aux employés du service civil dans le cours de la dernière campagne électorale. Puis à la page 312 le ministre de l'Agriculture a déclaré:

A notre avis, le remaniement des traitements et la réorganisation des bureaux administratifs amélioreraient la condition d'un si grand nombre d'employés des divers services administratifs que cela répondrait suffisamment aux besoins de la situation; mais depuis que notre classification a été terminée, nous avons constaté que nos prévisions ne s'étaient pas réalisées et nous voulons aujourd'hui remédier à cette insuffisance.

Cette déclaration est répétée à peu près exactement à la page 316 du compte rendu des débats; de sorte que de fait nous avons des déclarations divergentes de la part du premier ministre et de la part du ministre de l'Agriculture. Le premier ministre déclare que le Gouvernement se proposait de présenter la mesure l'année dernière; le ministre de l'Agriculture déclare qu'il ne se proposait pas de présenter la mesure l'année dernière. Le premier ministre déclare qu'on en a différé le dépôt faute de temps; le ministre de l'Agriculture déclare qu'elle n'a pas été présentée à la session dernière parce que le Gouvernement ne la jugeait pas nécessaire. Le premier ministre déclare que le projet de résolution a été partiellement rédigé la session dernière.

Le ministre de l'Agriculture dit que le Gouvernement n'a décidé de les introduire qu'au mois de décembre dernier. Je dis donc que la genèse de cette proposition est plus ou moins enveloppée de mystère et que ce mystère n'a pas été expliqué. Je ne suis pas très en faveur du principe d'une augmentation fixe. Ce principe n'a pas été recommandé par la commission du service civil de 1907. Il y a eu alors une recommandation à l'effet d'augmenter de tant pour cent les salaires des rangs inférieurs du service et de donner une plus forte augmentation à certains fonctionnaires de l'Ouest. Il y a plus, la commission du service civil de 1907 avait en vue non seulement les membres du service intérieur mais aussi les membres du service extérieur. En conséquence, je ne crois pas qu'il est sage d'agir d'après le principe d'une augmentation fixe des salaires sans tenir compte, ni de la compétence, ni de la valeur, ni de l'ancienneté du service. Je crois que ce principe n'est pas dans l'intérêt du public et qu'il ne devrait pas être adopté. Je crois de plus que tout en pourvoyant aux augmentations nécessaires des appointements, il ne faut pas oublier les réclamations légitimes du service extérieur. Les considérations qui ont été exposées dans le rapport de la commission du service civil de 1907, s'appliquaient tout au tant au service extérieur qu'au service intérieur. Ceci est tout-à-fait apparent aux yeux de tout homme qui voudra se rafraîchir la mémoire en lisant ce rapport. En faisant son rapport le juge Cassels a aussi parlé longuement de la question des

M. R. L. BORDEN.

salaires, et les exemples cités par M. le juge Cassels, ont été pris non dans le service intérieur, mais dans le service extérieur. Il m'eût fait plaisir de voir à cette session le Gouvernement mettre en vigueur les dispositions de l'acte modifiant la loi du service civil de 1908, avec les amendements qui auraient pu être nécessaires relativement au service extérieur. Il me semble que si c'est là un principe qui doit s'appliquer au service intérieur, on devrait l'appliquer également, avec les amendements nécessaires, au service extérieur, et je regrette qu'il y ait eu des atermoiements à cet égard. Je crois en outre que l'on devrait pourvoir à l'établissement d'un système complet d'inspection dans tous les ministères publics, afin de mettre ordre à l'inutile multiplicité actuelle des fonctionnaires, et afin de promouvoir et d'encourager l'efficacité du service en même temps que la fidélité des employés. D'après ma propre expérience depuis douze ans, en cette Chambre, d'après ce que j'ai vu et entendu dire par les membres du service civil eux-mêmes, je n'ai pas le moindre doute qu'il y a multiplicité inutile de fonctionnaires, surtout dans certains ministères du gouvernement. Je crois que l'on peut remédier à cela et que le seul moyen d'y remédier est d'établir un système complet d'inspection applicable à chaque département. Je ne suis donc pas complètement d'accord avec la proposition du Gouvernement.

Je suis parfaitement convaincu qu'il y a dans le service intérieur à Ottawa, un nombre considérable d'employés dont les salaires depuis quelques années n'ont pas été ce qu'ils auraient dû être. Mais je suis également d'opinion qu'il y a à Ottawa bon nombre de fonctionnaires qui, peut-être ne fournissent pas une somme de travail qui, au service d'un particulier ou d'une corporation quelconque en ce pays, serait considérée comme étant proportionnée aux appointements qu'ils reçoivent, et je répète que, cette proposition du Gouvernement étant basée sur l'augmentation du coût de la subsistance, augmentation qui existe non seulement à Ottawa, mais dans tout le Canada, les réclamations légitimes des employés du service extérieur, ont tout autant de droit à la considération au point de vue de l'augmentation des salaires que les réclamations de tout employé, quel qu'il soit, du service intérieur. Les augmentations de salaire dans tout le service devraient être basées non sur le principe d'une augmentation fixe, mais sur le principe de l'efficacité, de la valeur et, jusqu'à un certain point de l'ancienneté du service, et cette considération a été complètement mise en oubli dans la rédaction de cette proposition qui vient de nous être soumise. Cependant, à cette

phase avancée de la session, je ne suis pas disposé à contester au moyen d'un vote formel la mesure prise par le Gouvernement, mais j'affirmerai une fois de plus les principes qui devraient guider le Gouvernement. En résumé, je prétends:—Que le principe d'une augmentation fixe, sans égard à l'efficacité, à la valeur ni à l'ancienneté des services, n'est pas dans l'intérêt public et ne devrait pas être adopté.

En pourvoyant aux augmentations nécessaires des appointements, l'on ne devrait pas oublier les justes réclamations du service extérieur.

Les dispositions de l'acte modifiant la loi du service civil de 1908 devraient s'appliquer au service extérieur le plus tôt possible.

On devrait établir un système complet d'inspection pour tous les départements publics afin de corriger et de prévenir la multiplicité des fonctionnaires, d'encourager et de promouvoir l'efficacité du service et la fidélité des employés.

(La motion est adoptée, le bill est lu la troisième fois et adopté.)

L'ENTREPOSAGE FRIGORIFIQUE.

L'hon. W. S. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): J'avais eu l'intention, à l'occasion de cette motion de parler au sujet de l'entreposage frigorifique, mais, vu l'absence de quelques uns des honorables députés qui désirent faire des remarques à ce sujet, et vu le fait que cela pourrait empêché le Parlement d'être prorogé à la date anticipée, nous avons décidé de ne pas soulever la question pour le moment.

PONT SUR LA RIVIERE SISSIBOO.

M. CLARENCE JAMESON (Digby): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire attirer l'attention de la Chambre sur une affaire d'une grande importance pour la ville de Weymouth et pour une partie très considérable de la région avoisinante. Weymouth est un centre de commerce très important. C'est le centre d'une très grande région d'exploitation frontière et de fabrication de pâte à papier, et le centre d'un district agricole très prospère. Elle est située sur l'une des plus belles routes fluviales de la Nouvelle-Ecosse et la quantité et la valeur de ses exportations de bois la placent au cinquième rang parmi les ports de la Nouvelle-Ecosse. Son port est ouvert à la navigation à peu près durant toute l'année. La ville de Weymouth est située à environ un tiers de mille en amont d'un pont qui traverse la rivière Weymouth ou Sissiboo, pont sur lequel passe la voie du chemin de fer Dominion-Atlantic. Afin d'expliquer l'affaire, il est nécessaire que je fasse l'histori-

que de la construction de ce pont. Il y a trente ans, la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest, construisit une ligne à partir de Digby, dans le comté de Digby, jusqu'à Yarmouth dans le comté de Yarmouth, sa ligne traversant la rivière Weymouth à l'endroit dont j'ai parlé. Cette rivière étant navigable, demande fut faite de la manière ordinaire au ministère des Travaux publics, pour obtenir la permission de construire un pont ayant une ouverture dont les dimensions furent alors fixées à 40 pieds d'axe en axe. Probablement par suite d'une erreur de construction cette ouverture fut rétrécie au point de ne laisser qu'un espace de 35 pieds. Cela a été très désavantageux pour la ville de Weymouth et pour les navires qui remontent la rivière Weymouth. Depuis quelques années cela a causé de sérieux inconvénients, et les intérêts du commerce et de la navigation de l'endroit en ont considérablement souffert. Cela a nui au développement de la ville et de la région avoisinante. En 1894, la compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic acquit la propriété des voies de la compagnie des comtés de l'Ouest. Il y a environ deux ans, le chemin de fer Dominion-Atlantic a décidé de reconstruire le pont. Sans en avertir les gens de Weymouth ni les entreprises maritimes et commerciales intéressées à la navigation de cette rivière, il s'est adressé au bureau des chemins de fer pour en obtenir la permission de reconstruire le pont en donnant à l'ouverture les mêmes dimensions que dans l'ancien pont, et il a conclu avec une compagnie un contrat pour les travaux. Ayant appris cela, les gens de Weymouth se sont adressés au ministère des Travaux publics pour lui demander de donner l'ordre de laisser une ouverture de 55 à 60 pieds, largeur qu'ils croient nécessaire pour livrer passage aux navires qui fréquentent le port et dont les dimensions vont toujours croissantes. En même temps, les conseils des municipalités de Digby et de Clare qui sont reliées par ce pont ont transmis au très honorable premier ministre une protestation contre la reconstruction de ce pont avec une ouverture moindre que 55 ou 60 pieds. La question a été étudiée par le bureau des commissaires des chemins de fer et par le ministère des Travaux publics.

Je vais lire un mémoire du sous-chef suppléant des Travaux publics, adressé au président du bureau des commissaires des chemins de fer. En date du 13 octobre 1908 il écrit:

Ottawa 13 octobre 1908.

Monsieur,—Relativement aux ponts sur la rivière Sissiboo, à Weymouth, N.-E.

La compagnie du chemin de fer des comtés de l'ouest durant les années 1877-1879 a construit un pont de chemin de fer sur la rivière Sissiboo à Weymouth sous l'autorité d'un décret de l'exécutif portant la date du 6 septembre

1876, lequel décrète qu'une travée tournante de 40 pieds d'ouverture d'axe en axe soit construite au-dessus du chenal de la rivière, les plans approuvés alors par le ministère des Travaux publics indiquant une travée tournante de 40 pieds. Pour quelque raison inconnue le tablier a été construit avec une ouverture d'axe en axe de 25 pieds seulement.

Le 1er octobre 1894, la compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic a acquis le pont de chemin de fer sus-mentionné et vers la mi-février 1907, la compagnie a soumis à votre bureau des plans pour la reconstruction du pont, son intention étant de renouveler les travées en fer. Les plans soumis indiquant la réfection du tablier tournent avec l'ouverture actuelle de 35 pieds. Ces plans ont été approuvés par votre commission le 29 décembre 1907 sans que l'on ait demandé à votre ministère de les approuver.

Je dois dire que l'on m'informe que la commission des chemins de fer n'a pas le pouvoir de donner la permission de construire ce pont, ni aucun pont de cette catégorie, ce pouvoir appartenant au ministre des Travaux publics :

Les armateurs de Weymouth apprenant que la compagnie avait décidé de renouveler toutes les travées en fer du pont, ont jugé que l'occasion était favorable de faire élargir le tablier tournant afin de suppléer aux besoins présents et futurs, et ils ont représenté qu'une largeur de 60 pieds est nécessaire.

Au commencement de juin 1908, l'honorable ministre des Travaux publics a défendu à la compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic de procéder aux travaux en vue d'étudier les représentations faites par les armateurs.

Vous trouverez ci-annexée, pour votre information copie du rapport de M. C. E. W. Dodwell à ce sujet, donnant un court historique de l'affaire ainsi qu'une estimation du coût de l'installation d'un tablier tournant laissant une ouverture de 55 pieds.

Il paraît que ce rapport déclarait que la dépense supplémentaire qu'entraînerait la construction d'un tablier tournant de 60 pieds au lieu de 40 pieds serait de \$45,980, mais on m'informe que dans un rapport subséquent de M. Dodwell, l'ingénieur a augmenté son estimation de \$2,000, ce qui porte à \$47,980 le total de la dépense supplémentaire.

Le rapport dit ensuite :

Le président de la commission des chemins de fer,

Ottawa.

Prenant en considération tous les faits mentionnés, nous sommes d'opinion que la compagnie devrait soumettre une nouvelle demande à votre approbation.

Le département est disposé à approuver les plans d'un pont à bascule à cet endroit avec une travée libre de 55 pieds, qui est jugée nécessaire pour les besoins présents et futures de la navigation.

La question qui se pose naturellement est de savoir qui paiera les dépenses additionnelles nécessitées par cette travée à bascule, telles qu'indiquées dans le rapport de M. Dod-

M. C. JAMESON.

well et je suppose que cela sera laissé à la décision de votre commission.

Le département a hâte de savoir ce qui sera fait dans cette affaire.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) : A. SAINT-LAURENT,
Sous-ministre adjoint.

Pour mieux faire comprendre ce que je me propose de dire, je crois utile de donner lecture du rapport de M. Valiquette, le commissaire adjoint du département des Travaux publics, sur cette affaire. M. Valiquette fut envoyé à Weymouth (N.-E.) pour instituer une enquête. Il rencontra le gérant de la " Dominion Atlantic Railway Company " et les représentants de commerce et de l'industrie, et après de nombreuses entrevues et tous les renseignements qu'il a pu recueillir, il soumit le rapport suivant :

Département des Travaux publics du Canada,
Bureau des ingénieurs,
Ottawa, 29 mai 1908.

Monsieur,—Relativement aux plaintes contenues dans les résolutions adoptées par les conseils municipaux des municipalités de Digby et de Clare, adressées à l'honorable ministre, et dans lesquelles il est dit que la travée mobile du pont de la Dominion Atlantic Railway Company, sur la rivière Sissiboo, à Weymouth, n'a que 35 pieds de largeur au lieu de 45 pieds, ainsi qu'indiqué sur le plan approuvé par décret ministériel le 6 septembre 1876, et la déclaration que cette travée étroite gêne la navigation et devrait être élargie à 60 pieds; j'ai visité les localités selon vos instructions et ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant :

La rivière Sissiboo.

La Sissiboo est une rivière où la marée se fait sentir dans le comté de Digby-est elle prend sa source dans une série de lacs dont le premier est à 25 milles à l'est de la ville de Weymouth; elle déverse ses eaux à trois milles à l'ouest de Weymouth dans la baie Sainte-Marie qui est un bras de la baie de Fundy, dont elle est séparée par une langue de terre appelée Digby-Neck; à la marée basse, la rivière a de 100 à 150 pieds de largeur, mais à la marée haute, cette largeur peut atteindre jusqu'à 600 pieds. Elle n'est navigable qu'à la marée haute, alors que des navires tirant 14 pieds d'eau peuvent remonter jusqu'au niveau inférieur du pont public qui traverse la rivière et relie les deux parties de la ville de Weymouth, construite sur les deux rives; ce pont public n'a pas de travée mobile. Le pont de la Dominion Atlantic Railway Company est à un tiers de mille, en bas du pont public. A la marée basse, il y a très peu d'eau dans le chenal, qui par endroit n'a pas plus de 1½ ou sept pieds de profondeur, et cette profondeur est aussi celle qu'il y a à la barre à l'embouchure de la rivière.

Le chenal fait deux courbes accentuées, l'une juste au-dessus du pont du chemin de fer où il tourne presque à angle droit, sur une distance d'environ 150 pieds, et l'autre environ un quart de mille en bas du même pont. A certains endroits, le chenal conserve une profondeur de 5 à 10 pieds à la marée basse; à la travée mobile du pont du chemin de fer,

il y a 5 pieds d'eau, et 10 pieds au quai de la Campbell Lumber Company. Les marées du printemps se font sentir jusqu'à douze milles dans la rivière Sessiboo.

A Weymouth, la marée du printemps monte jusqu'à 20 pieds, et la basse marée à 16 pieds.

Le trafic.

Les principaux articles d'exportation, dans le port de Weymouth sont: le bois scié et autres produits de la forêt, apportés ici de la campagne environnante, dans un rayon d'environ dix milles.

La liste suivante donne les quantités, le tonnage et la valeur des exportations, de 1901 à 1907, inclusivement, et m'a été gracieusement fournie par le percepteur des douanes à Weymouth, M. A. H. Brooks, :—

1901—Bois de construction, 6,340,559 pieds M.P.; pieux, 217,208 pieds; bois de chauffage, 155 cordes; tonnage total, 7,120 tonnes; valeur, \$77,111.

1902—Bois de construction, 5,501,885 pieds M.P.; pieux, 122,591 pieds; bois de chauffage, 558 cordes; pommes de terre, 1,452 barils; pulpe, 397 tonnes; tonnage total, 6,564 tonnes; valeur, \$78,202.

1903—Bois de construction, 9,487,710 pieds M.P.; pieux, 16,530 pieds; bois de chauffage, 498 cordes; pommes de terre, 2,252 barils; pulpe, 789 tonnes; perches pour ramer les haricots, 567 douzaines; tonnage total, 9,607 tonnes; valeur, \$131,678.

1904—Bois de construction, 9,565 pieds M.P.; pieux, 145,825 pieds; bois de chauffage, 446 cordes; pommes de terre, 461 barils; perches pour ramer les haricots, 57 douzaines; tonnage total, 9,892 tonnes; valeur, \$142,660.

1905—Bois de construction, 11,929,876 pieds M.P.; pieux, 35,500 pieds; bois de chauffage, 724 cordes; pommes de terre, 354 barils; perches pour ramer les haricots, 10 douzaines; tonnage total, 12,948 tonnes; valeur, \$175,571.

1906—Bois de construction, 12,152,630 pieds M.P.; pieux, 600 pieds perches pour ramer les haricots, 300 douzaines; tonnage total, 11,696 tonnes; valeur, \$196,179.

1907—Bois de construction, 15,280,362 pieds M.P.; pieux, 37,000 pieds; longrines, 32,000 pieds; lattes, 1,519,000; pulpe, 2,461 tonnes; tonnage total, 17,133 tonnes; valeur, \$291,714.

Les 15,000,000 pieds de bois expédiés en 1907 représentent le quart de la quantité de bois expédié du port d'Halifax durant la même année. Weymouth occupe la sixième place sur la liste des ports de la Nouvelle-Ecosse pour l'expédition du bois.

Ces produits sont expédiés aux Etats-Unis fîet dans l'Amérique du sud dans les voiliers; ceux qui sont d'un petit tonnage et assez étroits pour passer dans la travée mobile du pont du chemin de fer prennent leur chargement aux quais construits sur les deux rives au-dessus du pont; ceux qui sont plus larges sont chargés un peu plus bas, ou dans la baie Sainte-Marie, ou le bois est remorqué sur des chargeurs. Les navires qui sont chargés au-dessus du pont, reposent sur le fond de la rivière à la marée basse; ceux qui ne seraient pas prudents d'échouer avec une cargaison complète, sont chargés en partie aux quais et complètent leur cargaison dans la baie.

Le pont de chemin de fer.

Le pont sur la rivière Sissiboo a été construit de 1877 à 1879, sur la Western Counties Railway Company, en vertu d'un décret ministériel, du 6 septembre 1876, qui stipule qu'une travée mobile de 10 pieds de largeur sera construite au-dessus du chenal de la rivière et les plans approuvés par le département des Travaux publics à l'époque, indiquent une travée mobile de 40 pieds. Pour une raison ou pour une autre, on n'a donné à cette travée qu'une largeur de 34 pieds 8 à cette travée qu'une largeur de 34 pieds 8 pouces. La Dominion Atlantic Railway Company fit l'acquisition de ce pont en 1895, 1895.

La longueur totale du pont est de 1,200 pieds, et il consiste: de 16 tréteaux en bois, avec une espace de 15 pieds entre chacune d'un centre à l'autre, aux deux extrémités; de 4 tréteaux en bois de 35 pieds chacun, système queen-post, reposant sur des tours en bois; de cinq arches en fer de 72 pieds de longueur; en une arche en fer, de 60 pieds et d'une arche mobile reposant sur une poutre en fer de 50 pieds, qui est suspendu par le système cantiléver sur l'ouverture de 53 pieds, la tout reposant sur des tours en bois; toutes les tours et les tréteaux sont construits sur des pilotes enfoncés généralement à quatre pieds, les uns des autres, du centre au centre. La hauteur du pont, depuis les basses eaux des marées du printemps jusqu'aux rails est de 54 pieds et depuis les hautes marées du printemps, de 34 pieds. Le pont traverse la rivière Sissiboo près de la ville de Weymouth, à environ 2½ milles de sa décharge dans la baie Sainte-Marie, et à ½ mille plus bas que le pont public à bas niveau, sur la même rivière.

La compagnie du chemin de fer ayant décidé de renouveler toutes les arches en fer, les expéditeurs de Weymouth, que l'occasion était favorable pour élargir la travée mobile, au moins à ce qu'elle devait être, d'après les plans de 1877 et, si c'est possible d'obtenir une largeur de 60 pieds, pour les besoins futurs, et de la leur pétition.

J'ai été informé par le gérant général du chemin de fer, M. P. Gifkins, que j'ai rencontré pendant mon inspection qu'il n'a pas eu connaissance de la pétition des citoyens de Weymouth que longtemps après avoir conclu un marché pour le renouvellement de la superstructure en fer et les plans indiquant le renouvellement de la travée mobile, avec sa largeur actuelle de 35 pieds, ont été soumis à la commission des chemins de fer et approuvées par elle le 1er mars, 1907. La correspondance échangée à ce sujet fait voir que la compagnie a été informée de la pétition le 10 mai 1897.

M. Gifkins sait que la compagnie est obligée de donner une ouverture de 40 pieds, notwithstanding les 30 années d'existence de ce pont dans les conditions actuelles; il consent à donner 40 pieds, mais il s'oppose fortement à une arche de 60 pieds qui nécessiterait la construction d'une longue arche pivotant sur une nouvelle pile d'une construction différente de celle qui existe et entraînerait une dépense de \$60,000 à \$75,000.

En étudiant la correspondance échangée, j'ai constaté que l'affaire a déjà été soumise à la commission des chemins de fer qui a émis l'opinion que la compagnie ne peut pas être tenue de construire une arche mobile de plus de 40 pieds, tel qu'exigé par le décret ministériel du 6 septembre 1876. Si la commission persiste dans cette opinion, ce sera au département à décider si les besoins de la navigation sur cette rivière justifiaient une dépense comme celle qui vient d'être mentionnée.

Les besoins du port.

Au cours de ma visite à Weymouth j'ai rencontré les principaux intéressés dans le trafic du port et tous sont d'accord à dire que l'ouverture de 35 pieds, au-dessous de l'arche mobile est trop étroite et c'est aussi mon opinion; mais il y a des divergences d'opinions sur la largeur qu'il faudrait lui donner, bien que personne n'admette moins de 50 pieds. L'ouverture doit nécessairement être plus large que les navires qui y passent; plus large elle sera, plus elle offrira de facilité à la navigation. Les partisans d'une ouverture de 60 pieds disaient qu'elle devrait être aussi large que celle du pont de la Dominion Atlantic Company sur la rivière Bear, construit en 1892 par le gouvernement fédéral et dont l'arche mobile a plus de 60 pieds, bien que le trafic sur cette rivière soit à peu près le tiers de celui qui se fait à Weymouth.

En 1904, quatre navires nolisés par la Campbell Lumber Company n'ont pu passer par cette ouverture; en 1905, il y en a eu 6; en 1906, 5; en 1907, 7, et cette année, il y en a déjà deux. Les plus gros navires nolisés jusqu'à présent pour ce port ont 39 pieds de largeur et un tonnage de 1,200 tonnes. En examinant le registre des voiliers britanniques on constate que les plus gros ont 45 pieds de large et un tonnage de 2,800 tonnes brutes.

D'après la liste des gros navires chargés à cet endroit, et fournie par la Campbell Lumber Company, on constate que ceux de plus de 600 tonnes qui pouvaient passer par l'arche mobile étaient en partie chargés aux quais en dessous du pont, et en partie dans la baie Sainte-Marie, parce que dit-on, les capitaines ne voulaient pas laisser échouer leurs navires à l'eau basse, avec une cargaison complète, et plus le navire était large, plus ils y voyaient d'objections; de sorte qu'avec une arche mobile plus large, il faudra creuser des mouillages plus profonds aux quais pour permettre aux plus gros navires de compléter leur chargement sans toucher fond.

Pour atteindre l'eau profonde dans la baie Sainte-Marie et franchir la barre à l'embouchure de la rivière, pendant qu'il y a assez d'eau, les navires doivent quitter le quai un peu avant la haute marée et ne pas être retardés; l'étroitesse du passage sous le pont et les courbes du chenal causent de sérieux retards.

Un peu de dragage à cette courbe, même avec l'élargissement de 5 pieds que la compagnie du chemin de fer est disposée à accorder, aiderait considérablement à la navigation de ce port.

Afin de faire face au développement du trafic du pont durant plusieurs années à venir, je recommanderais la construction d'une travée mobile de 55 pieds l'ouverture, le prolongement de la courbe du chenal en amont du pont, et le creusement de la barre à l'em-

M. C. JAMESON.

bouchure de la rivière à une profondeur de 10 pieds à eau basse, pour la largeur de 150 pieds. Le coût probable du dragage n'a pas été établi; la construction de la travée, y compris la culée sur fondation en pilotis sera d'environ \$50,000.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
U. VALIQUET,
Ingénieur-adjoint.

Monsieur Eugène D. Lafleur,
Ingénieur en chef des Travaux publics,
Ottawa.

Voilà le rapport d'un officier ministériel ayant visité la localité, ayant interviewé les personnes intéressées, et qui, ayant égard, comme il dit, aux intérêts présents et futurs du port, recommande une travée mobile d'au moins 55 pieds d'ouverture. Je suis sûr que c'est là l'avis qui prévaut à Weymouth et dans les environs de Digby, où les circonstances sont connues, et où le trafic présent et à venir est connu et apprécié. Une ouverture de moins de 55 pieds constituerait un sérieux obstacle à la navigation de la rivière. Au commencement de la session, j'eus le plaisir de rencontrer le ministre des Travaux publics et de discuter tout cela au long avec lui, et il m'a dit alors que ce sujet était à l'étude. Dans la suite, le 10 mars, j'attirai là-dessus son attention, alors que la Chambre était en comité de subsides, et il m'a dit de nouveau que ce sujet était pris en sérieuse considération par le ministère et par le Gouvernement. Comme je n'avais reçu aucune nouvelle, je lui écrivis il y a quelques jours et voici la réponse que j'ai reçue:

Ottawa, 14 mai 1907.

Monsieur C. Jameson,
Chambre des Communes.

Cher monsieur.—En réponse à votre demande du 11 courant au sujet du pont de Weymouth, je dois vous informer que, après mûre considération, le Gouvernement a décidé que les intérêts publics n'exigent pas que la compagnie Dominion Atlantic soit forcée de donner à un pont une ouverture plus large que celle stipulée dans l'ordre en conseil, lors de la construction du premier pont.

Votre dévoué serviteur,
WILLIAM PUGSLEY.

Je dois dire que, venant immédiatement après un rapport d'un officier ministériel recommandant, eu égard aux futurs intérêts commerciaux de Weymouth et des environs, une ouverture de 55 pieds; je dois dire je le répète, que cette déclaration du ministre m'a semblé passablement étrange, d'autant plus que cela est en contradiction directe avec la déclaration faite au sujet de la nécessité d'une plus large ouverture dans le rapport du sous-ministre adjoint des Travaux publics sur le même sujet, adressé au président de la commission des chemins de fer à Ottawa, et dont j'ai déjà donné lecture.

On doit se rappeler que le sous-ministre adjoint déclare que le département est prêt à approuver des plans pour une ouverture de 55 pieds en cet endroit, ouverture considérée nécessaire pour les besoins présents et futurs de la navigation. Cette déclaration catégorique nous vient de la part d'un officier ministériel qualifié pour parler avec autorité, et qui, sans doute, avait reçu mandat pour le faire. Et cette déclaration, je le répète, est appuyée par ceux qui résident dans le district, et qui connaissent les circonstances et la situation ainsi que les besoins actuels et l'avenir de la ville.

Le Gouvernement dépense chaque année des sommes considérables afin d'améliorer les différents ports du Canada, et en cela il agit fort justement. Si on veut que le pays prospère et se développe, l'amélioration des voies navigables est de première nécessité. Je ferai remarquer, cependant, que si on laisse construire ce nouveau pont avec une ouverture de 40 pieds, seulement, il s'ensuivra qu'une obstruction permanente sera placée par le travers d'un des principaux cours d'eau de la Nouvelle-Ecosse; que ce district sera frustré, pour ainsi dire, de sa part juste et légitime du commerce de la province; et que les industries forestières et la pulpe de bois, qui sont là-bas des industries croissantes et considérables, et l'industrie agricole se trouveront par là même gravement atteintes et paralysées.

Il y a quelque temps, monsieur l'Orateur, alors que la Chambre était en comité de subsides, un certain article du budget a provoqué beaucoup de discussion. Il s'agissait d'une somme de \$45,000 pour la construction de trois jetées sur la rivière Annapolis. Le ministre a expliqué dans le temps que ces jetées étaient construites pour arrêter les glaces, et afin de faciliter la création d'un port durant la saison d'hiver. Je n'ai rien à dire contre ce crédit, car je crois que nous ne devons rien négliger pour favoriser les intérêts de la navigation dans les Provinces maritimes. Mais je dois dire que si la somme considérable de \$45,000 doit être votée par ce Parlement, aux fins seulement de tenter une expérience, sans compter, ainsi que l'a dit le ministre, qu'il y a ici en vue une dépense totale de \$123,000 pour les dix jetées qu'on projette de construire en cet endroit; je dois dire que si cette dépense considérable est justifiable à titre d'essai, toute dépense que le Gouvernement pourrait faire pour élargir l'ouverture du pont sur cette rivière, qui est navigable presque toute l'année, est non seulement justifiable mais s'impose comme étant de première nécessité. Il y a déjà eu, il y a quelques années, une circonstance analogue à celle-ci, et où le Gouvernement a voté les crédits nécessaires. En 1906, un article du budget avait trait aux ports et rivières de la Colombie-Britannique:

Rivière Pitt.—Substitution d'une armature de 230 pieds pour l'ancienne armature de 132 pieds du pont-levis du Pacifique-Canadien, y compris travaux accessoires, \$55,085.

L'honorable M. Hyman alors ministre des Travaux publics, communiqua à ce sujet les explications suivantes:

La compagnie du Pacifique avait construit, il y a plusieurs années, un pont en cet endroit. Elle en avait obtenu la permission du département des Travaux publics. La compagnie est à refaire ce pont. L'année dernière, elle construisait un nouveau pont, et il fut jugé nécessaire d'en élargir l'ouverture, dans l'intérêt de la navigation. Nous lui demandâmes de le faire, et elle argua qu'ayant reçu permission de construire d'après les premiers plans c'était au Gouvernement de payer pour tout élargissement quelconque des ouvertures. Le ministre de la Justice décida que, dans les circonstances, s'était au Gouvernement à payer. Nous nous trouvons dans l'alternative d'accepter l'ancienne ouverture ou de payer notre part des nouveaux travaux. Ce crédit est le montant que le Gouvernement est appelé à payer, suivant l'état estimatif des ingénieurs du Pacifique-Canadien.

D'après le rapport de M. Dowdell, ingénieur, le coût supplémentaire de l'élargissement de cette ouverture, à 55 pieds, serait de \$48,000 en chiffres ronds. Plutôt que de voir cette superbe voie navigable ainsi obstruée à jamais, et la propriété de Weymouth et des environs mise en danger et leurs intérêts commerciaux paralysés, je dois dire qu'il ne serait que juste, selon moi, pour le Gouvernement, d'en agir dans cette circonstance, comme il l'a déjà fait pour le pont du Pacifique-Canadien de la rivière Pitt, dans la Colombie-Britannique. Je crois que les voies navigables de la Nouvelle-Ecosse sont trop importantes pour qu'on vienne y jeter en travers des obstacles de ce genre, et paralyser de la sorte la propriété et le progrès de la population de ce district. Les intérêts maritimes sont très embarrassés par cette petite travée. Il s'ensuit que le coût supplémentaire pour envoyer du bois de points situés en aval du pont n'est pas moins de 50 cents par mille pieds. Il s'ensuit aussi que, pour que des bateaux puissent passer, il faut avoir recours à de vieux bateaux de faible tonnage, qui étaient construits plus étroits que les nouveaux bateaux, et il faut payer bien davantage pour l'assurance. En outre, avec le temps, ces dépenses ne feront que s'accroître. En octobre 1908, monsieur l'Orateur, la commission des chemins de fer écrivit à la compagnie Dominion Atlantic, l'informant que la permission de procéder suivant instruction de la commission était momentanément suspendue. La compagnie répondit en disant qu'elle obtiendrait à cet ordre et qu'elle suspendait les travaux. Le ministre des Travaux publics a terminé son état budgétaire, et il n'y a là aucun crédit pour l'élargisse-

ment de la travée de ce pont. Je dois dire que si le Gouvernement se voit dans l'impossibilité cette année, de faire quelque chose à ce sujet—car on m'informe que, d'après la décision rendue par le ministère de la Justice, la compagnie ne peut pas être forcée de donner à ce pont une ouverture plus large que 40 pieds,—je le prierais instamment de retirer pour le moment son consentement à la reconstruction de ce pont, et de prendre l'année prochaine des mesures pour le paiement de l'augmentation de la somme qui sera nécessaire pour l'élargissement de ce pont. On ne doit pas permettre qu'une semblable obstruction soit jetée sur cette rivière. Etant donné que le Gouvernement dépense des millions de dollars pour l'amélioration des voies navigables du Canada, ce serait une chose monstrueuse si l'on venait ainsi oublier sciemment que cette rivière navigable va être à jamais obstruée par l'érection de ce pont.

M. R. L. BORDEN: Je désirerais dire, relativement à la question que mon honorable ami le député de Digby (M. Jameson) a soumise à la Chambre, qu'elle mérite d'être prise en sérieuse considération par le Gouvernement. La ville de Weymouth est un endroit important et possède des intérêts commerciaux considérables se rattachant aux industries auxquelles fait allusion mon honorable ami, qui représente la circonscription dans laquelle cette ville est située. D'après ce que j'ai compris des faits exposés par mon honorable ami et d'après le rapport officiel qu'il a lu, émanant d'un fonctionnaire de ce gouvernement, il paraîtrait désirable qu'une ouverture de pas moins de 55 pieds soit établie. Il paraîtrait, d'un autre côté, qu'autant que la compagnie de chemin de fer y est concernée, elle obtint il y a plusieurs années, en 1876 je crois, par un arrêté du conseil, la permission d'ériger un pont ayant une ouverture de pas plus de 40 pieds. Les conditions d'aujourd'hui ne sont pas les mêmes qu'en 1876. Les bateaux qui d'ordinaire gagnent ce port pour les fins mentionnées par mon honorable ami sont d'un tonnage et d'une largeur plus considérables maintenant que dans ce temps-là. Je ne supposerais pas pour un instant qu'il devrait être pris une décision injuste en ce qui concerne la compagnie de chemin de fer. Si la compagnie doit être lésée dans ses droits par un arrêté du conseil accordé il y a quelque trente-cinq ans, il faut considérer sérieusement ce fait. Nous devons agir avec une impartialité absolue vis-à-vis de la compagnie qui doit construire le pont, mais si d'un autre côté la navigation est sérieusement entravée ou obstruée par l'établissement d'une ouverture trop étroite, ainsi que la chose semble exister selon le rapport du fonctionnaire du Gouvernement, il serait très sage que le Gouvernement entrât en négoc-

M. C. JAMESON.

ciations immédiates avec la compagnie de chemin de fer et entreprit de parfaire, si c'est nécessaire, toute dépense additionnelle qui pourrait être nécessitée, en accordant à la ville de Weymouth, à ses environs et aux industries actuellement florissantes ou qui le seront encore plus à l'avenir dans cette partie du pays, l'occasion d'utiliser cette voie navigable pour toutes fins qui seraient désirables, et je suis très heureux d'appuyer la proposition que l'honorable député de Digby a soumise au Gouvernement et à la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: J'imagine que le représentant de Digby n'a pas donné au ministre des Travaux publics avis de son intention de soulever cette question; autrement, mon collègue aurait été présent. Je ne connais pas assez les détails de l'affaire pour en parler avec quelque autorité. Je puise la plupart des mes renseignements dans le discours de mon honorable ami, bien que j'aie déjà entendu parler de cette question. Il semble que l'arche de ce pont, à laquelle on s'était d'abord proposé de donner une plus grande longueur, a été diminuée; on a construit une arche de 35 pieds qui existe depuis des années. J'avoue qu'on ne m'a pas assez mis au courant de la situation pour que je sache si les dimensions insuffisantes du pont ont causé des embarras graves dans le passé. Il est raisonnable que la compagnie de chemins de fer, ayant obtenu, il y a quelques années, la permission de construire un pont ayant certaines dimensions, refuse d'en construire ayant une arche plus large. Pour agrandir le pont, il faudra que quelqu'un fournisse une somme additionnelle de \$48,000. Les membres de la Chambre pourraient nous suggérer une foule de moyens de dépenser \$48,000 pour des fins qui nous sembleraient très louables; cependant, dans l'état actuel de nos finances, j'ai senti qu'il était de mon devoir de prier mes collègues de ne pas s'engager dans des dépenses considérables, non seulement au sujet de cette entreprise en particulier, mais d'une manière générale.

Il n'y a pas, j'en suis certain, un seul député qui n'aurait pas pu trouver dans sa circonscription un endroit où une dépense de \$48,000 aurait été très opportune et où cette somme aurait pu être employée utilement. J'avoue que je ne connais pas assez les détails de l'affaire pour me prononcer catégoriquement. J'en parlerai à mon collègue, le ministre des Travaux publics qui aura l'avantage de lire les commentaires de mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN: Cette question diffère des autres sous un seul rapport. Que cette entreprise soit exécutée maintenant et nous ne pourrions pas remédier à la situation avant que le pont soit reconstruit.

Il y a des travaux qu'on peut différer pendant deux, trois ou quatre ans sans s'exposer à des conséquences aussi graves.

L'hon. M. FIELDING: L'expérience m'a appris que tout député qui désire faire exécuter des travaux dans sa circonscription considère que son cas est exceptionnel.

M. DANIEL: Je désire appuyer la requête de mon collègue de Digby. Le ministre des Finances a déclaré que rien ne prouve jusqu'à présent que la navigation ait été gênée.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas précisément cela que j'ai dit. J'ai déclaré que je n'étais pas assez au courant de la situation pour me prononcer sur ce sujet. Je n'ai pas étudié la question attentivement.

M. DANIEL: Le représentant de Digby a donné un état du nombre des bâtiments qui, depuis quelques années, n'ont pas pu entrer dans le port de Weymouth à cause de l'étroitesse de la travée mobile de ce pont.

L'hon. M. FIELDING: Je ne l'ai pas entendu dire qu'ils n'ont pas pu entrer dans le port de Weymouth.

M. DANIEL: Oui, ils n'ont pu franchir le pont.

L'hon. M. FIELDING: C'est une autre affaire.

M. DANIEL: Je comprends qu'il faut passer au delà du pont pour entrer dans le port de Weymouth. La travée mobile est très étroite; elle n'a pas même 35 pieds. Si j'ai bien compris l'honorable député a dit qu'elle ne mesure que 34 pieds et demi. Il a dit aussi que de ce côté-ci du pont la rivière décrit une courbe très prononcée, presque un coude, et qu'il est d'autant plus nécessaire qu'il y a beaucoup d'espace pour franchir le pont. La marée se faisant beaucoup sentir dans cette rivière, le courant est très fort et, pour remonter sans danger au delà du pont, il faut beaucoup d'espace. Il me semble que l'honorable député a bien plaidé sa cause, surtout si l'on considère que ce pont, qui est d'acier, durera probablement de quarante à cinquante ans. Il faudra donc dépenser beaucoup plus pour l'agrandir qu'il n'en coûterait maintenant à la compagnie pour construire des arches nouvelles. Ce sont des travaux qui, s'ils doivent être exécutés, doivent l'être maintenant tandis que l'occasion s'en présente. J'apprécie ce que le ministre dit de la nécessité de diminuer la dépense. D'un autre côté nous avons voté de fortes sommes à cette session et j'imagine qu'il y en aura d'autres.

L'hon. M. FIELDING: Non; je puis donner à mon honorable ami l'assurance que nous ne demanderons pas d'autres subsides.

M. DANIEL: Tout le budget est-il voté?

L'hon. M. FIELDING: Nous ne demanderons pas d'autres crédits. La Chambre les connaît tous.

M. DANIEL: Mais ils ne sont pas tous votés?

L'hon. M. FIELDING: Non. Le raisonnement du représentant de Digby mérite certainement d'occuper l'attention du Gouvernement. S'il est nécessaire que l'Etat aide à la compagnie à construire un pont d'une largeur convenable, largeur qui est absolument nécessaire au dire des employés publics—comment le Gouvernement pourrait-il rejeter les conclusions de ses fonctionnaires?—le Gouvernement ne ferait que rendre justice en accordant la requête de mon honorable ami et en exigeant que la compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic construise un pont qui ne gênera pas le trafic du port, comme le pont actuel, et que celui-ci qu'elle se propose d'ériger ait une travée mobile de plus de 40 pieds.

M. PERLEY: Je constate que le Gouvernement a fait inscrire parmi les mesures relevant de son initiative le bill (n° 115) du Sénat relatif au transport par eau des marchandises. Les expéditeurs et les propriétaires de navires océaniques étaient tombés d'accord au sujet des dispositions de ce projet de loi. Le besoin de ces dispositions se faisait sentir depuis longtemps à cause des conditions des lettres de voiture que les expéditeurs étaient obligés de signer et qui exemptaient les armateurs de toute responsabilité, même en cas de négligence de leur part. Nous avons épuisé tous les autres articles du feuilletton, et je voudrais savoir quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de ce projet de loi.

L'hon. M. FIELDING: Je suis embarrassé pour répondre à la question de mon honorable ami car, samedi soir, on m'avait représenté qu'il n'y aurait probablement pas d'opposition et j'ai consenti à mettre le projet de loi au nombre des mesures d'initiative gouvernementale. Celui qui m'avait prié de suivre cette ligne de conduite m'apprend aujourd'hui que plusieurs députés ont dit qu'ils s'opposeraient à l'adoption du bill, du moins à cette session, et il doute que le bill puisse être adopté. Nous l'avons fait insérer sur le feuilletton parce qu'on nous avait représenté qu'il ne soulèverait pas d'opposition, et si quelqu'un combat le bill, celui-ci ne sera pas adopté. On dit que le projet de loi est très louable et je serais bien aise qu'il fut adopté.

M. R. L. BORDEN: Samedi soir, j'ai déclaré que, vu qu'il était fort tard, nous pourrions renvoyer le bill au comité général et attendre qu'il y ait plus de députés

présents avant de prendre une décision définitive. Je ne veux pas laisser croire que je m'opposais à l'adoption du bill.

L'hon. M. FIELDING: Non. C'est celui-là même qui m'a prié d'inscrire le bill sur le feuilleton qui m'apprend aujourd'hui qu'il constate avec regret que plusieurs députés s'opposent à son adoption. J'irai de nouveau aux renseignements et je répondrai plus tard à mon honorable ami.

RENOI DU RECEVEUR DE LA POSTE DE SOURIS.

M. F. L. SCHAFFNER (Souris): Monsieur l'Orateur, je désire traiter brièvement un sujet que j'ai voulu mettre sur le tapis dans une circonstance antérieure. Le directeur général des Postes m'a alors prié de différer ce débat, à cause de l'absence du représentant de Brandon. J'ai attendu mais il me faudrait être très vigilant pour voir l'honorable député à son siège car, j'en ai la ferme conviction, il ne l'occupe pas pendant plus d'une heure par semaine, l'une dans l'autre. Je désire parler du renvoi du receveur de la poste dans la circonscription actuelle de Brandon et dans la division de Souris que j'ai l'honneur de représenter et qui était anciennement comprise dans la circonscription de Brandon.

Je n'admets pas un seul instant que le chef d'un département puisse échapper à la responsabilité de tout ce qui se passe dans son département; néanmoins, je ne tiens pas le directeur général des Postes responsable dans cette affaire, bien qu'il le soit aux yeux de la loi et de la constitution. Il s'est laissé dominer par un homme fort impitoyable. Le renvoi de receveurs qui ont rendu de bons et fidèles services pendant nombre d'années est un abus dont Brandon et Souris ont plus souffert que toute autre circonscription au Canada.

Je m'attacherai surtout au cas d'un receveur de la poste qui a dernièrement été congédié à Souris, dans la circonscription de Brandon. Ce renvoi est fort injuste; je ne crois pas que le directeur général des Postes ait examiné l'affaire à fond car il n'aurait pas congédié cet individu. Le receveur congédié m'a écrit plusieurs lettres que je désire consigner dans le hansard. Dans l'une il dit:

J'avais été nommé en 1882, et je n'étais jamais sorti du service depuis. Il y a quatre ans j'ai cédé mon commerce, un magasin général, de façon à pouvoir donner tout mon temps et toute mon attention au bureau et c'est ce que j'ai fait. Au mois de mars dernier, si je ne me trompe pas, certaines plaintes ont été faites; d'abord, que le bâtiment était trop petit, et ensuite que le guichet était trop longtemps fermé pour le triage des dépêches. L'inspecteur a été envoyé pour s'enquérir de l'affaire, et je me suis arrangé pour louer une

M. R. L. BORDEN.

autre maison et garder le guichet fermé le moins longtemps possible. J'ai loué une autre maison, dont l'aménagement m'a coûté passablement cher. L'inspecteur s'est montré satisfait et j'ai pensé que je ne serais pas renvoyé. Depuis ce temps-là, je n'ai jamais entendu parler de rien d'une manière officielle, lorsque tout à coup j'ai reçu un avis me disant que j'étais renvoyé, et mon successeur déjà nommé. On ne me donnait aucune raison; on ne disait rien dont on pût avoir à se plaindre, et il n'était pas question d'enquête. J'ai sur-le-champ écrit au directeur général des Postes, lui demandant de bien vouloir m'entendre si j'étais accusé de quelque chose. On n'a pas répondu à ma lettre et ma charge a été remise à un autre.

Il me paraît injuste de renvoyer un receveur sans une enquête quelconque. S'il était prouvé quelque chose contre lui, on pourrait avoir un raison. Il ajoute:

J'avais toujours pensé qu'on ne renvoyait pas les receveurs de la poste, sauf pour avoir pris une part active à des élections ou pour mauvaise conduite, et qu'ils avaient droit à une enquête. J'affirme que je n'ai pris aucune part aux élections, autrement que pour voter.

Il me demande de plus de bien vouloir me donner la peine de chercher si c'est là un procédé contumier pour l'administration. Là-dessus je lui ai écrit pour des informations, et voici ce qu'il m'a répondu:

J'ai reçu votre lettre en réponse à la mienne. Je vous suis reconnaissant de bien vouloir vous occuper de cette affaire. Il me semble que j'abuse de votre bonté. J'ai vu dans le "Free Press" vos questions et les réponses que le directeur général des Postes y a faites. La réponse qu'il donne à votre première question n'est pas exacte pour la date.

L'erreur a été commise par le "Free Press"; cette date a été fidèlement rapportée par les autres journaux. Il continue ainsi:

J'ai reçu avis de l'inspecteur, avis daté de Winnipeg, le 19 janvier 1909, et dès le 28 du même mois le bureau était transporté ailleurs. On dit m'avoir congédié pour avoir fait acte de partisan politique. J'affirme que l'on n'a aucune raison de m'accuser ainsi, car je me suis absolument abstenu de prendre part aux choses de la politique, autrement que pour voter, et je les défie de mentionner ou prouver un seul cas où j'aurais agi en partisan. Je me suis bien donné garde de dire sur la personne ou les actes de l'honorable M. Sifton le moindre mot qui aurait pu influencer quelqu'un à voter contre lui, pas même mes fils qui allaient voter pour la première fois. Je ne leur ai demandé de voter ni pour ni contre Sifton. Ils n'étaient pas à la maison dans les quelques mois qui ont précédé l'élection, l'un était à huit milles de Reston, chez un cultivateur; je ne l'avais pas vu et ne lui avais pas écrit au sujet du vote, et je ne m'attendais même pas qu'il viendrait; il est arrivé le jour même de l'élection, et avait voté avant que je l'eusse vu. L'autre était au collège à Winnipeg. La veille de

l'élection il téléphonait à sa mère, lui demandant s'il devait venir voter, et elle lui répondait qu'elle aimerait mieux le voir s'abstenir. Je ne l'attendais donc pas. Je suppose que c'est là ce qu'on me reproche, savoir que j'avais fait venir mes fils pour les faire voter. Si vous croyez que cela aurait quelque utilité, je suis prêt à déclarer sous serment tout ce que je viens de dire, et mes fils confirmeront cette déclaration. Dans ma première lettre il y a un an, je crois vous avoir parlé au sujet d'une enquête; je vais y revenir. L'inspecteur avait été envoyé ici pour s'enquérir de certaines plaintes faites contre moi; la première était que la raison était trop petite et, dans le temps même que l'inspecteur était là, je me suis mis sur le chemin pour en trouver une autre plus grande. J'ai fait des dépenses considérables pour aménager ce nouveau bureau, et l'inspecteur s'est déclaré satisfait. Le ministère en a été prévenu, et l'on m'a permis de me transporter dans la nouvelle maison.

On se plaignait aussi que le guichet aux mandats était tenu fermé plus qu'il n'était nécessaire pendant le triage des dépêches, et sur ce point-là également j'ai réussi à satisfaire l'inspecteur; il m'a dit ne rien trouver à reprendre pour ce qui concernait l'ouvrage fait au bureau. Vous pouvez quant à cela voir son rapport. Je sais qu'il doit m'être très favorable, aussi bien qu'un autre rapport du même inspecteur fait avant cela. Après m'être donné la peine de chercher une autre maison et y avoir installé le bureau à mes frais, voyant qu'on ne me notifiait pas ma démission, j'ai naturellement pensé qu'on me laisserait là.

Je ne me souviens pas de ce que j'ai pu dire dans ma première lettre pour vous faire croire que je ne tenais pas à être rétabli dans mon emploi, car il s'agit pour moi d'une perte de plus de \$2,000 par année, et ce qui me rend la chose plus pénible c'est qu'il y a quatre ans environ j'ai vendu mon commerce, j'ai loué mon magasin, m'obligeant en même temps à ne pas reprendre les affaires pendant cinq ans. Me voici donc sans emploi, et sans moyens qui me permettent de faire vivre une famille nombreuse.

Et maintenant, monsieur l'Orateur, j'ai ici à la main un petit article qui a paru dans un journal de Winnipeg à propos de ce receveur, et je vais le lire:

Souris, le 21 janvier.—Monsieur le major John Dolmage a reçu de l'administration des postes avis de sa démission de receveur. On lui fait savoir en même temps que son successeur sera Robert M. Currie et que la mutation aura lieu si tôt que l'on aura complété les arrangements à prendre pour effectuer le changement. M. Dolmage a été le premier receveur postal, qu'il y ait eu à Souris, ayant été nommé à cette charge lorsqu'a été ouvert, il y a plus de vingt-cinq ans, le bureau de Plum-Creek. Il a tout ce temps-là rempli sa charge avec honneur pour lui-même et satisfaction pour ses concitoyens. On ne porte pas d'accusations contre lui, et on ne donne aucune raison pour son renvoi; mais, comme son successeur était un meneur libéral bien connu, il n'est pas difficile de comprendre pourquoi ce changement a lieu.

Je connais un peu les circonstances de cette affaire, et je crois qu'on a été très injuste à l'égard de ce receveur. M'est avis que, si le directeur général des Postes avait pris la peine, comme c'était peut-être son devoir, d'examiner cette affaire, il n'aurait pas sanctionné le renvoi de cet homme. Voici un individu qui depuis des années tenait dans cette ville l'emploi de receveur de la poste et avait réussi à contenter tout le monde par la manière dont il s'acquittait de ses fonctions; on se plaint qu'il n'y a pas d'espace dans le bureau, et il s'empresse d'en louer et aménager un autre que l'inspecteur reconnaît pour suffisant; s'étant ainsi conformé à tout ce que l'inspecteur lui demandait, il s'établit dans son nouveau bureau. Survint une élection et tout de suite, pour nul autre motif que des considérations politiques, il est renvoyé et remplacé par un autre. Je n'ai rien à dire contre celui qu'on a nommé mais je dis que le renvoi de M. Dolmage a été injuste.

A ce propos je me permettrai de rappeler un autre cas qui s'est produit il y a quelques années dans ma propre circonscription. Dans une ville de quelque importance, un homme avait érigé une maison en pierre au centre même de la partie commerciale de la localité; il y avait aménagé un bureau avec des tiroirs pour les dépêches, à la satisfaction générale des citoyens. Il était si peu partisan, si peu zélé pour les choses de la politique qu'il avait été impossible de l'engager à voter dans une élection municipale, dans une élection provinciale ou dans une élection fédérale quelconque depuis sa nomination comme receveur de la poste jusqu'au jour de sa démission. Cela démontrait bien qu'il n'était pas partisan. Cependant l'honorable député de Brandon, (M. Sifton) qui, un temps, a représenté la circonscription qui m'a fait l'honneur de m'envoyer ici, s'étant armé de son grand sabre, a fait le tour du comté et a tranché la tête à bien des gens qui pour une raison ou pour une autre lui étaient suspects.

J'aimerais bien à savoir du directeur général des Postes ce qu'il entend par faire acte de partisan et ce qu'il juge être une raison suffisante pour autoriser le renvoi d'un fonctionnaire public. Dans la ville voisine de celle où j'habite, il y a un receveur des postes qui s'est laissé proposer comme candidat libéral pour la prochaine élection, et voici ce que dit de lui le "Free Press" de Winnipeg:

Les libéraux font choix de Geo. Robinson, lequel, à la prochaine élection, disputera aux conservateurs le comté de Killarney.

Killarney, Man., le 8 avril.—La convention libérale tenue aujourd'hui ici en vue de proposer un candidat qui disputera aux conservateurs le comté de Killarney à la prochaine élection provinciale a réuni une foule assez

nombreuse. Le choix de l'assemblée s'est porté sur George Robinson, de Ninga.

M. Robinson a déclaré qu'il acceptait et qu'il espérait remporter le comté si les libéraux lui donnaient l'appui unanime de leurs phalanges serrées autour de lui, pour lui; il allait de ce jour-là jusqu'au jour de l'élection lutter en vue de la victoire à obtenir.

Voici maintenant autre chose:

M. George Robinson qui, ainsi que le mentionnait la "Review" de la semaine dernière, a été proposé comme candidat libéral pour le comté de Killarney dans l'élection provinciale, est un habitant de Ninga qui, depuis la fondation de cette ville, s'est toujours intéressé aux choses de la région. On nous dit que M. Robinson commence dès maintenant une campagne active et, qu'il compte faire prochainement une visite à Cartwright.

Je ne voudrais pas retenir trop longtemps l'attention de la Chambre à pareille heure de la session, mais je crois que c'est là une affaire qui mérite l'attention du directeur général des Postes, à qui je laisse le soin de décider s'il est juste qu'il renvoie un receveur simplement soupçonné d'être un conservateur et qu'en même temps il retienne dans ses fonctions un homme qui accepte de se présenter comme candidat libéral et qui déjà s'est lancé dans la lutte pour le triomphe de son parti.

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

Reprise de la séance.

Lhon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Monsieur l'Orateur, on sait des deux côtés de la Chambre quelle est ma répugnance à agir dans des affaires de cette nature; mais dans le cas actuel, il m'a été impossible de faire autrement que je n'ai fait, attendu que la plainte faite contre le receveur des postes de Souris, le comté de Brandon, venait de l'honorable député de Brandon lui-même (M. Sifton). Je ne sais rien personnellement de l'ancien receveur des postes de Souris. Il est vrai qu'en différentes occasions, le ministère a reçu des plaintes sur la manière dont le bureau était tenu à Souris; mais ces plaintes portaient sur des choses de peu de conséquence et ne méritant pas un renvoi de l'employé. A la suite des dernières élections générales, l'honorable député qui représente le comté de Brandon (M. Sifton) a fait contre le receveur des postes de Souris une plainte en règle accusant ce dernier, sous sa propre responsabilité de représentant de cette circonscription, d'avoir pris une part active à la lutte faite contre lui au cours de la dernière campagne électorale. Dans de telles circonstances, et la plainte venant du député lui-même qui déclarait se tenir responsable personnellement de son accusation, je n'avais pas d'autre conduite à te-

M. F. L. SCHAFFNER.

nir que d'accepter sa parole et d'agir contre ce receveur. La règle à suivre en ces matières a été posée en 1896 par mon prédécesseur, sir William Mulock, et par le très honorable chef du ministère. Au cours de cette session de 1896, il s'est élevé un débat dans cette Chambre à l'occasion du renvoi d'un receveur des postes du comté de Lincoln, Ontario.

La règle alors posée par sir William était que, si une accusation est faite contre un agent de l'administration (dans ce cas il s'agissait du receveur) sous la responsabilité personnelle du député représentant le comté, lui, en sa qualité de directeur général des Postes, et les autres ministres se seraient fait un devoir d'agir. On trouvera à la page 1853 de la version anglaise du compte rendu des débats de 1897 ce que sir William a dit à cette occasion. Voici:

L'honorable député se trompe. Lorsque l'honorable député de Lincoln m'a assuré, soit par écrit soit verbalement, il n'y pas de différence, que le maître de poste du village de Beamsville avait à sa connaissance commis la faute en question, il était inutile de demander plus ample information. Ce serait encourager des délais inutiles, provoquer des dépenses considérables, et le résultat serait le même. Il n'est pas un gouvernement qui mettrait en doute la véracité de l'honorable député. Quand un honorable député de la trempe de mon honorable ami de Lincoln fait une déclaration de ce genre, nous avons l'assurance positive qu'il est absolument véridique. Il est obligé de prouver son assertion devant ses commettants et devant le pays. Il ne peut pas, comme homme public, me dire qu'il possède tel renseignement, si cette assertion n'est pas littéralement vraie. Et en présence d'une telle preuve, un ministre manquerait à son devoir s'il ne l'acceptait pas comme l'expression de la plus complète vérité. Dans tous les cas, aujourd'hui comme hier, j'accepte la parole de mes collègues pour des faits qui se sont passés à leur connaissance, et je considère que ses témoignages ne peuvent pas être réfutés, et que toute enquête ultérieure serait, dans les circonstances, une formalité simulée.

Sir Wilfrid Laurier fait aussi la déclaration suivante à la page 433 du hansard de 1896, deuxième session:

Eh bien! quand il se trouve dans les administrations publiques un fonctionnaire qui a été politicien actif, qui a pris part à l'élection d'une manière agressive et active et au vu et sus de toute la population, quelle que soit la fidélité avec laquelle il a rempli ses devoirs, ce fonctionnaire est devenu un objet de scandale aux yeux du public, et je n'ai nulle hésitation à dire qu'on ne peut pas le croire capable de servir fidèlement ce gouvernement.

Quel qu'il soit, tout fonctionnaire du gouvernement peut garder ses opinions, je ne me soucie guère de les connaître; elle peuvent être libérales ou conservatrices, peu m'importe; il peut aller voter, et je ne m'informerai point de la manière dont il a voté;

mais lorsqu'il est vu sur une tribune publique, lorsqu'il figure dans les processions de parti et qu'il prend une part active et agressive en ce qui concerne les candidats de parti, cet homme a pris son sort entre ses main, et personne ne peut avoir un mot à dire s'il est renvoyé de son emploi.

Mais il ne devrait par être destitué sommairement. Il y a à distinguer entre le cas, je l'admets. Par exemple, dans le cas mentionné, il y a quelques jour, par le ministre de la Marine et des Pêcheries, celui-ci adressait la parole à une assemblée publique, et dans l'assemblée il voit un fonctionnaire public qui se montre partisan actif. Mon honorable ami se dit à lui-même: "Ce fonctionnaire partisan est devant moi." Le ministre a-t-il besoin de plus de preuve que la preuve de ses propres yeux? En de pareilles circonstances, je dis que mon honorable ami est parfaitement justifiable d'avoir agi comme il l'a fait.

Mon honorable ami de la gauche (M. Foster) m'a demandé, il y quelques instants, comment je conciliais la doctrine énoncée par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et celle que le contrôleur du revenu a émise. Je ne vois pas la différence entre les deux. Elles ont été exprimées d'une manière différente, mais elles se résument à la même chose, savoir: qu'aucun fonctionnaire ne doit être destitué, si ce n'est pour cause, mais que tous ceux qui ont été partisans actifs ont motivé leur démission. Et voilà notre attitude aujourd'hui.

C'est la déclaration que j'ai à faire au sujet du maître de poste à Souris. Lorsqu'un honorable député, occupant un rang très élevé à la Chambre, un ancien membre du ministère, un homme tel que l'honorable député de Brandon me certifie qu'un certain employé public s'est activement mêlé de l'élection contre lui, mon devoir est d'accepter sa parole et de sévir contre le fonctionnaire en faute.

M. SPROULE: L'honorable ministre appliquerait-il la même règle si un député de l'opposition, d'aussi bonne renommée, se plaignait au ministre qu'un certain fonctionnaire a travaillé contre lui dans son élection?

L'hon. M. LEMIEUX: Je parle des cas tels qu'ils sont portés à ma connaissance.

M. SPROULE: Je ne cite aucun cas particulier, je demande au ministre si sa règle s'applique également à tous les cas?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne puis que répéter les paroles du premier ministre, lorsqu'il a déclaré que le fonctionnaire qui prend part ouvertement à une élection contre le Gouvernement est l'instrument de sa propre déchéance. Dans le cas présent, l'honorable député de Brandon (M. Sifton) ayant pris la responsabilité de porter une accusation personnelle contre ce maître de poste, je n'avais pas autre chose à faire que d'accepter sa parole.

M. SCHAFFNER: Dois-je conclure que c'est la politique du Gouvernement de congédier, sans entendre ses explications ni tenir d'enquête, le vieil employé qui aurait toujours rempli fidèlement ses devoirs?

L'hon. M. LEMIEUX: Je viens de dire que la politique énoncée dès 1896 et 1897 est celle-ci: tout fonctionnaire qui prend part ouvertement à une élection contre le Gouvernement, met sa position en jeu, et si un honorable député porte contre lui une accusation dans ce sens, le Gouvernement est tenu d'accepter sa parole.

M. SCHAFFNER: Mais le fonctionnaire en question nie absolument s'être mêlé de l'élection.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai la parole du député de Brandon à opposer à ce démenti.

M. LENNOX: Supposons qu'une semblable accusation soit portée contre un fonctionnaire par un député de l'opposition, qui a été témoin des faits qu'il allègue, le ministre croirait-il justifiable de congédier cet employé?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne congédie jamais un maître de poste, excepté pour des raisons graves. L'année dernière, l'honorable député d'York (N.-B.) (M. Carvell) m'a pris à partis, parce que certains maîtres de poste de son comté avaient aidé leurs amis ou soi-disant amis dans les élections provinciales. Je déclarai alors que j'avais donné instruction à tous les maîtres de poste de ne pas participer activement aux élections. C'est ma politique. L'employé public qui se mêle des élections met sa position au jeu. Aujourd'hui il a ses amis au pouvoir; demain, c'est un autre parti qui exerce le pouvoir.

M. SCHAFFNER: Prenez le cas de Miami, où le maître-poste a été mis en nomination comme le candidat du parti libéral aux élections provinciales, qu'est-ce qu'en dit le ministre?

L'hon. M. LEMIEUX: Un maître de poste libéral peut-être a couru une élection et a été défait.

M. SCHAFFNER: Non, mais il a été mis en nomination pour la prochaine élection, et il fait actuellement la campagne.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député me permet-il de lui répondre à la façon irlandaise en lui posant une autre question: Le maître de poste d'un certain village de Saskatchewan est député conservateur à la législature, et adversaire du gouvernement actuel, et cependant je n'ai pas encore sévi contre lui. L'honorable député me le conseillerait-il? Ce cas suffit à renverser l'autre.

M. LENNOX: Comme nous ne pouvons avoir une réponse catégorique du ministre, je me propose de dire quelques mots sur cette question, même si nous sommes à la veille de clore la session. Il ne faut pas traiter cette question à la légère. Le ministre a pris sur lui d'appliquer une nouvelle doctrine. Il dit clairement qu'il a appliqué cette doctrine à un maître-poste dont le cas est actuellement en discussion, et cette doctrine tend à la destitution sans autre forme d'enquête de tout fonctionnaire accusé par un partisan du Gouvernement d'avoir pris une part active à une élection contre le candidat ministériel. Il pose en principe que dans les cas de ce genre, la parole du député de Brandon (M. Sifton) ou de tout autre député ministériel doit être acceptée comme preuve concluante, et que le maître-poste n'a pas un mot à dire, même s'il a toutes les preuves voulues pour se défendre. La parole de n'importe qui, pourvu que ce soit un partisan du gouvernement, qu'il soit petit, qu'il soit gros, qu'il occupe une banquette de devant ou les bancs d'en arrière, fut-ce le député de Brandon ou tout autre, sa parole servira de preuve suffisante au ministre pour congédier un maître-poste. Et c'est le directeur général des Postes, un avocat, qui érige cette doctrine en principe. Je n'en connais pas de plus surprenante, de plus dangereuse, et de plus notoirement contraire à l'esprit de nos lois.

On a demandé au directeur général des Postes s'il accepterait la parole d'un député de l'opposition contre un maître de poste qui se serait mêlé activement de politique, et le ministre refuse de répondre. Le ministre des Postes qui tient à passer pour un homme juste, pour un homme honnête, croit-il que le public va accepter une telle déclaration de principe? Je vous réitère la demande: Si un député respectable et respecté de l'opposition se présente à vous ce soir, et vous dise qu'il est à sa connaissance personnelle—pour employer les paroles mêmes du ministre des Postes—qu'un maître de poste de son comté s'est activement mêlé de politique en prononçant des discours contre lui sur les hustings, est-ce que le directeur général des Postes me donne sa parole qu'il congédiera cet employé? La justice doit s'appliquer à tout le monde également.

Le ministre des Postes veut-il qu'il soit connu par tout le pays qu'une règle doit s'appliquer au maître de poste qui combat le Gouvernement, et une autre règle au maître de poste qui appuie le Gouvernement? Je crois que l'on conviendra que ce n'est pas plus juste dans un cas que dans l'autre. Tout homme a droit à un procès, à une enquête selon les règles de la justice britannique, et je dis que c'est un véritable déni de justice de congédier un fonctionnaire sur la parole d'un homme,

M. R. LEMIEUX.

humble ou superbe, sur la parole d'un ministre même, sans lui donner l'occasion d'entendre l'accusation portée contre lui, et sans lui donner la chance de se défendre. Je ne connais pas le mérite de ce cas particulier, mais j'ai simplement voulu attacher l'attitude du ministre des Postes.

LA COMMISSION DU PILOTAGE A VICTORIA, C.-A.

M. BARNARD: Avant de mettre la motion aux voix, je désire porter à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries un cas où je puis prouver qu'une injustice criante a été commise à l'égard d'un des membres de la commission du pilotage de la ville de Victoria.

Il ne s'agit pas ici d'un cas de partialité politique, mais je ne crois pas que le ministre ait donné à cette affaire suffisamment d'étude, ni qu'il comprenne l'injustice qui a été faite à la personne en question. Je vais exposer brièvement les faits de la cause. Dans le port de Victoria nous avons ce que l'on appelle le pilotage obligatoire. Il y a une commission locale dont relèvent les pilotes du port. Présentement le nombre des pilotes est de cinq. Les marchands et commerçants intéressés dans le trafic du port ont commencé une agitation pour abolir le pilotage obligatoire. Ce n'est pas mon intention de chercher ce soir s'il est bon ou mauvais d'abolir ce système. Mais je veux appeler l'attention de la Chambre sur des circonstances qui ont eu pour résultat une injustice cruelle. Il y a quelque temps j'ai demandé le dépôt des documents se rapportant à cette affaire; ces documents ont été déposés et je me propose de les discuter maintenant. Le pilote en question se nomme Thomas Beddington. Le 23 février 1907, le secrétaire de la commission du pilotage lui écrivait comme suit:

Thomas Beddington, écr., etc.,

Pilote relevant de la
commission du pilotage.

Cher monsieur,—Le bureau des commissaires du pilotage me charge de vous faire savoir que vous êtes suspendu de vos fonctions pour un mois à partir de midi aujourd'hui le 18, en attendant qu'une enquête soit faite au sujet de votre santé.

Vous êtes conséquemment dispensé de faire du service jusqu'à nouvel ordre.

Votre tout dévoué,

(Signé): ANGUS B. McNEILL,
Secrétaire-trésorier.

Le 23 mars, un mois plus tard, on lui écrivait de nouveau.

Cher monsieur,— Les commissaires du pilotage me chargent de vous faire savoir que votre suspension se continuera jusqu'à ce que l'enquête dans votre cas soit complétée. Vous voudrez bien vous présenter à mon bureau le

25 courant à 10 heures du matin pour y subir un nouvel examen.

Votre tout dévoué,
(Signé) : ANGUS B. McNEILL,
Secrétaire-trésorier.

Le 28 mars, après qu'il eut été examiné par quatre médecins, tous, je dois le dire, de bons amis du gouvernement et des hommes éminents dans leur profession, M. Beddington recevait du secrétaire de la commission la lettre suivante :

Thomas Beddington, écr,
Pilote de la commission du pilotage V. et E.,
Victoria, C.-B.

Cher monsieur,—La commission me charge de vous faire savoir qu'à la suite de l'examen et enquête qui vient de se terminer, et à cause des tenant compte des rapports professionnels et autres qui ont été déposés devant la commission, votre suspension est rescindée et vous avez été remis dans votre charge de pilote de ladite commission.

Je suis votre tout dévoué,
(Signé) : ANGUS B. McNEILL,
Secrétaire-trésorier.

Ceci se passait le 28 mars après que ce pilote eut subi un examen sur ses capacités mentales et physiques par quatre principaux médecins de la ville de Victoria. La commission de pilotage n'était pas cependant satisfaite et les choses allèrent à la dérive jusqu'au 24 octobre 1907, lorsque le même secrétaire de la commission écrivit à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries la lettre suivante :

L'honorable L. P. Brodeur,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—La commission du pilotage me charge de vous demander votre avis et votre direction au sujet d'une affaire qui concerne un de nos pilotes et qui nous cause beaucoup de trouble.

Le pilote en question se nomme Thomas Beddington, et il a plusieurs années de service. Notre commission croit qu'il est physiquement incapable de remplir sa charge de pilote, vu que son côté droit est quelque peu paralysé. Il lui est arrivé plusieurs accidents cette année; à cause de ces accidents et de sa paralysie, quelques navires et compagnies de navigation ont refusé ses services; d'autres se plaignent de lui mais ne veulent pas porter d'accusations directes.

Remarquons bien que c'est là la déclaration du secrétaire de la commission de pilotage :

Pour protéger les commissaires et le public nous l'avons fait examiner par des médecins. Ces médecins ont fait un rapport favorable de son état de santé et de son état mental, mais ne savent pas trop ce qui pourrait arriver s'il se trouvait pris dans un cas difficile. En outre nous ne savons si dans ces circonstances la loi nous permet de le renvoyer, vu que nous n'avons pas les moyens de lui payer de pension. Les autres pilotes ont voulu il y a quelque temps appliquer le surplus du fond à cet objet mais M. Beddington a été le seul à s'y opposer.

Ci-inclus vous trouverez une copie des lettres reçues de agents de New-York qui s'opposent à ce que leurs navires lui soient confiés.

Nous voudrions particulièrement savoir si nous avons le pouvoir de le destituer dans ces circonstances, ou de réduire le nombre de pilotes afin d'arriver au même but. J'espère que vous n'hésitez pas à nous donner votre avis, car nous avons adopté ce moyen après nous être consultés avec notre député et votre collègue, l'honorable William Templeman.

Je demeure votre tout dévoué,
(Signé) ANGUS B. McNEILL.

Sur réception de cette lettre le ministre de la Marine et des Pêcheries a immédiatement écrit au ministre de l'Intérieur lui demandant son avis en la matière, et ce qu'il connaissait de M. Beddington. Le ministre de l'Intérieur a répondu comme suit :

Il est vrai, je crois, qu'il est en partie invalide....

Je ne lis que des extraits de sa lettre. ...bien que les médecins ne veuillent pas jusqu'à dire qu'il est incapable de faire l'ouvrage d'un pilote.

Vient ensuite un paragraphe qui donne la raison pour laquelle ce pilote a été subéquemment suspendu.

Comme vous le savez depuis un an ou deux on presse fortement la commission du pilotage d'abolir le pilotage obligatoire, afin de faire disparaître ce que l'on prétend être un lourd fardeau sur la navigation. Cette demande a quelque chose à faire avec la mise à la retraite proposée de Beddington.

L'intention était décidément de faire disparaître Beddington bon gré mal gré. A la réception de cette lettre le ministre de la Marine et des Pêcheries répondit au ministre du revenu de l'Intérieur comme suit :

Je dois dire que je ne crois pas qu'il serait sage de laisser M. Beddington continuer à remplir la charge de pilote s'il n'est pas absolument capable de les remplir d'une façon satisfaisante. Le fait que la commission de pilotage de Victoria croit qu'il en est incapable physiquement et vu la lettre de l'agent général de l'une des compagnies de navigation qui refuse d'employer M. Beddington, et cet autre fait que quatre pilotes seraient suffisants pour faire le service, me porte à penser que le service n'en souffrira pas si l'on met M. Beddington à la retraite.

Quelle est la situation? Le ministre de la Marine et des Pêcheries croit que parce que la commission du pilotage de Victoria dit que Beddington est invalide—ignorant absolument le fait que quatre médecins ont déclaré qu'il était sain de corps—et le fait additionnel que quatre pilotes sont suffisants pour faire le service des pilotages justifie la mise à la retraite de M. Beddington, alors le ministre de la Marine et des Pêcheries écrit à la commission du pilotage la lettre suivante :

En réponse à votre lettre du 27 octobre me demandant si vous avez le droit de destituer M. Thomas Beddington, qui est considéré physiquement incapable de remplir son emploi de pilote, dans Victoria et le district d'Esquimalt, je dois vous informer que le règlement vous donne le droit de fixer de temps à autre le nombre des pilotes. Il ne paraît y avoir rien dans les règlements disant que vous êtes obligé d'avoir cinq pilotes. Le département après s'être renseigné, est venu à la conclusion que M. Beddington peut difficilement remplir la charge de pilote vu que son côté droit est quelque peu paralysé, et que quelques navires et compagnies ont refusé ses services.

L'enquête dont parle le ministre est apparemment celle qu'il a faite auprès du ministre du Revenu de l'intérieur et comme résultat, il accepte l'opinion de ce dernier et ne tient pas compte de celle des médecins qui ont fait l'examen de cet homme. Il continue:

Le département ne peut pas, ainsi que vous le savez, accorder aucune indemnité, les pilotes seuls ont ce droit.

Tout cela démontre clairement que le fond de la suspension de cet homme était le désir de satisfaire dans une certaine mesure les agitateurs de l'abolition du pilotage obligatoire. Il continue:

Le département est d'avis que le nombre de pilotes pourrait être fixé à quatre, et qu'une réduction de la taxe sur la navigation pourrait être faite. La paie des pilotes n'en serait pas diminuée, la taxe seule sur la navigation serait réduite.

Comme conclusion de tout cela la commission s'est réunie à Victoria et a voté la résolution suivante:

Que vu les plaintes constantes qui sont portées contre le pilote Beddington, et vu son infirmité physique bien connue, et vu aussi les opinions et conclusions du département de la Marine et des Pêcheries, basées sur une enquête....

Encore la même enquête du ministre de la Marine auprès du ministre du Revenu de l'intérieur, il n'y en a pas d'autres.

....tel qu'il est dit dans la lettre du 5 décembre 1907, nous suspendons le pilote Beddington indéfiniment, et nous lui demandons de remettre son certificat de pilote à la commission, et que cette résolution soit soumise à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Comme résultat de tout cela, le cabinet adopta le 24 mars 1908, le décret suivant:

Vu le mémoire, daté le 12 mars 1908, du ministre de la Marine et des Pêcheries disant que, à cause des plaintes constantes portées contre Thomas Beddington, un des pilotes de Victoria et du district d'Esquimalt, à cause de son infirmité physique bien connue, et vue l'enquête qui a été faite à ce sujet, la commission de pilotage Victoria et Esquimalt a suspendu le pilote Beddington indéfiniment et lui a demandé de remettre son certificat de pilote.

Le ministre propose que l'action de la commission du pilotage soit approuvée en conformité de la résolution suivante:

M. G. H. BARNARD.

mité du paragraphe "j", article 433, chapitre 113 de la loi concernant la marine marchande du Canada et le pilotage.

En consultant le paragraphe "j" de l'article 433 de la loi sur la marine marchande du Canada je trouve que la commission du pilotage a les pouvoirs suivants:

Pouvoir à la retraite obligatoire des pilotes autorisés qui ont atteint l'âge de soixante-cinq ans, dès qu'il aura été prouvé sous la foi du serment devant l'administration de pilotage qu'ils sont devenus impropres au service, par suite d'infirmités mentales ou physiques ou par des habitudes d'intempérance.

J'ai sous les yeux des états indiquant que les bénéfices réalisés par Bebbington, au mois d'octobre, lorsqu'il était suspendu, ont atteint un chiffre supérieur à la rémunération de tout pilote attaché au service; qu'en octobre 1907, il a gagné \$310, tandis que les bénéfices réalisés par les pilotes ont oscillé entre \$273 et \$144. J'ai aussi un état qu'il a lui-même dressé indiquant que pour les cinq années, de 1903 à 1907 inclusivement, il a gagné \$13,487, somme dépassant de mille dollars les bénéfices réalisés par tout autre pilote, durant cette période. Ces droits sont tous versés au conseil de pilotage qui en défalque dix pour cent pour frais de gestion du bureau, puis remet l'excédent aux pilotes. Quant à savoir si quelqu'un était intéressé à porter des accusations contre cet individu, parce qu'il réalisait plus de bénéfices que les autres, c'est ce que je ne saurais dire; mais je sais qu'il gagnait davantage, à l'époque de sa retraite et qu'il avait plus de besogne que tout autre pilote attaché au service. En outre, j'ai ici des certificats des médecins. Un de ces certificats porte la signature du docteur Frank Hall, que le ministre du Revenu de l'intérieur connaît personnellement comme un homme fort distingué dans l'exercice de sa profession. Le certificat est en date du mois de mai 1908, peu avant la retraite de cet individu.

Victoria (C.-A.), 29 mai 1908.

Je certifie par les présentes que le capitaine Thomas Beddington jouit d'une parfaite santé et n'est atteint d'aucune maladie organique; et je considère qu'au point de vue de la santé, il est en mesure de se livrer à l'exercice de ses occupations ordinaires.

(Signé) FRANCIS W. HALL, M.D.

Voici un autre certificat dressé par le docteur Hermann M. N. Robertson, qui est le médecin préposé au service hygiénique de la ville de Victoria, et un médecin de haute réputation. Il déclare dans ce certificat qu'à son avis, Beddington "jouit d'une excellente santé et se trouve en mesure de remplir ses fonctions de pilote". J'ai en outre des certificats délivrés par M. Fullerton, le gérant de bord pour la ligne de steamships de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,

et de R. P. Rithet et Cie, Dowdell et Cie, ainsi que de presque tous les expéditeurs de quelque importance à Victoria; en outre, des capitaines de nombre de steamers faisant relâche à ce port; tous s'accordant à dire qu'il est parfaitement capable de remplir les fonctions de pilote.

Or, qu'a fait le département? J'en conviens, le département a agi en cette circonstance sans préméditation et sans se bien rendre compte de la portée de son initiative. Si cet individu qui est congédié du conseil de pilotage et à qui on enlève ses moyens d'existence, demande de l'emploi comme capitaine d'un bâtiment de commerce ou à tout autre titre, on lui demandera la cause de sa retraite du conseil de pilotage, et alors force lui sera d'en référer à l'ordre en conseil déclarant qu'il a été congédié en vertu du paragraphe "j" de l'article 433 de la loi de la marine marchande, qui dispose que l'administration de pilotage peut renvoyer du service tout individu qui, sur preuve établie sous la foi du serment, est reconnu incapable d'exercer ses fonctions, par suite de quelque infirmité mentale ou physique ou par ses habitudes d'intempérance. Quant aux infirmités intellectuelles ou physiques, cette assertion est diamétralement opposée aux faits admis, et quant aux habitudes d'intempérance, il n'y a pas l'ombre de preuve à l'appui de cette affirmation. En pareille circonstance, je dois demander au ministre de la Marine et des Pêcheries, comme on l'a déjà prié de le faire officieusement par correspondance, d'instituer une enquête sur les capacités de cet individu, afin de le mettre en mesure de gagner sa vie; car on lui a enlevé ses moyens d'existence, et en autant que j'en puis juger d'après les documents au département, on l'a privé de son emploi sans aucune raison légitime.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je dois remercier l'honorable député (M. Barnard) d'avoir bien voulu me notifier avis qu'il amènerait cette question sur le tapis, ce soir. Malheureusement, je n'ai pas été en mesure de faire apporter du département les documents se rattachant à cette affaire; mais l'honorable député je suppose, a fait un exposé exact de ces faits, dans le discours qu'il vient de prononcer.

En différentes parties du pays il existe des administrations de pilotage, nommées tantôt par décret en conseil, tantôt par les chambres de commerce ou les conseils municipaux, et elles sont tenues de rendre compte de leurs opérations au gouvernement. A ces administrations de pilotage appartiennent la gestion et la direction des pilotes. Il leur faut délivrer des autorisations aux pilotes pour leur accorder le droit d'exercer leur profession, et ces certificats se délivrent à la suite d'examens faits par

l'administration de pilotage. Le ministre de la Marine n'exerce l'autorité en matière de pilotage que dans deux circonstances: à l'égard des pilotes sur le Saint-Laurent en aval de Québec, et relativement aux pilotes exerçant leur profession en amont de Québec. En ce qui concerne l'organisation de l'administration de pilotage de Victoria, le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) m'apprend que tous les pilotes sont nommés par décret en conseil. Quoi qu'il en soit, du moment qu'on a chargé ce conseil de l'administration des lois de pilotage dans la ville en question, le département a adopté pour système de le tenir absolument responsable de la décision qu'il prend, en pareille circonstance, on lui a déclaré dans un rapport paraît-il, qu'un individu était inhabile à exercer ses fonctions de pilote. Sans doute ce conseil a fait lui-même l'enquête à cet égard. A en juger d'après les documents dont l'honorable député (M. Barnard) a donné lecture, ce conseil semble s'être donné infiniment de peine à cet égard. Il a fait personnellement enquête sur cette affaire. Il n'a pas congédié ce pilote, mais l'a suspendu.

A la suite d'une nouvelle enquête, il a été constaté qu'il n'était pas absolument incapable de remplir ses fonctions, et on revoca la suspension. Plus tard, il fut encore suspendu, aux termes de la loi de la marine marchande.

M. BARNARD: Je demande pardon au ministre: pourquoi le décret en conseil a-t-il été jugé nécessaire? Pourquoi a-t-on jugé nécessaire de déclarer qu'on avait établi l'incapacité de cet individu, alors que les certificats des médecins établissent tout le contraire?

L'hon. M. BRODEUR: Il y a le rapport de l'administration de pilotage même. Je n'affirme pas qu'il soit absolument nécessaire d'adopter un décret en conseil. Il n'y avait peut-être aucune nécessité de le faire.

M. BARNARD: L'article de la loi porte qu'on ne peut suspendre un pilote qu'à la suite d'un règlement qui est confirmé, par décret en conseil.

L'hon. M. BRODEUR: Les règlements sont confirmés par décret en conseil.

M. BARNARD: Il s'agit de l'article 433, qui porte:

Subséquemment aux dispositions de la présente partie ou de toute loi alors en vigueur dans sa circonscription, toute administration de pilotage peut par règlement approuvé par l'exécutif en tout temps, dans les limites de sa circonscription:

j) statuer sur la retraite obligatoire des pilotes, avant qu'ils aient atteint l'âge de soixante-cinq ans, lorsqu'il a été prouvé sous serment devant l'administration de pilotage que

ces pilotes sont devenus invalides, par suite de quelque infirmité mentale ou physique.

Il n'existait certainement pas de preuve de la chose ici; la preuve est en sens contraire.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député fait erreur dans l'interprétation de la loi.

M. BARNARD: J'ai donné lecture du statut.

L'hon. M. BRODEUR: A mon avis, le statut ne va pas jusqu'à affirmer que cette décision sera invariablement confirmée par l'initiative de l'exécutif. Voici ce que le statut, article 433, affirme: lorsque les administrations de pilotage établiront des règlements il faut les soumettre à l'exécutif, pour leur donner force de loi.

Or, un des règlements que peut établir l'administration de pilotage se rattache à la retraite obligatoire des pilotes, et le cas est prévu par l'article cité par l'honorable député. Cela ne veut pas dire que lorsqu'un pilote est congédié du service, il faut que l'administration fasse confirmer sa décision par l'exécutif. Ce que l'administration de pilotage est tenue de faire, c'est d'établir des règlements déclarant dans quelles circonstances peut s'effectuer la mise à la retraite des pilotes et pour que cette décision soit légalisée, elle doit être revêtue de l'approbation de l'exécutif.

M. BARNARD: Le ministre ne voit-il pas que le pouvoir de faire des règlements est expressément attribué à l'administration de pilotage à l'article 433, et que le même article statue catégoriquement sur la question de suspension des pilotes? La déduction à tirer de cet article c'est que l'administration ne saurait congédier les pilotes d'aucune autre façon. Voici ce dont je me plains surtout: l'administration de pilotage n'a pas établi de règlement; elle s'est contentée d'adopter une résolution, et elle ne déclare pas dans le texte de cette résolution, qu'il a été prouvé que cet individu s'est rendu coupable d'ivresse. L'administration se contente de dire qu'à son avis, le pilote est devenu invalide. Elle ne déclare pas que son incapacité a été établie, elle affirme seulement qu'il existe des plaintes. Puis, par ce décret en conseil que vous avez basé sur cette résolution, vous imprimez un stigmate au front de cet individu pour incapacité ou ivresse. Voilà la conclusion qui s'impose fatalement. Voilà l'injustice commise. Si l'homme est incapable d'exercer ses fonctions, personne ne voudrait le garder au service; mais d'après le texte de votre propre loi, la chose doit être prouvée, et clairement établie.

L'hon. M. BRODEUR: Je regrette d'être obligé de différer d'opinion avec l'hono-

M. G. H. BARNARD.

nable député (M. Barnard) sur l'interprétation de l'article 433. Il prétend que chaque fois que l'administration de pilotage veut congédier un pilote, elle doit faire confirmer sa décision par l'exécutif. Or, je prétends que l'article 433 attribue à l'administration de pilotage le droit d'établir certains règlements; relisons le texte:

Subordonnement aux dispositions de cette partie ou de toute loi alors en vigueur dans sa circonscription, toute administration de pilotage peut, de temps à autre, par règlement confirmé par le Gouverneur en conseil...

Je cite les notes marginales.

Déterminer les qualités exigées des pilotes.
Règlement quant aux bateaux-pilotes.
Autorisations et certificats.
Règlements pour la régie des pilotes.
Punitions pour infraction aux règlements.
Retraite obligatoire des pilotes âgés.
Et des pilotes invalides ou intempérants.

L'interprétation à donner à cet article c'est que l'administration de pilotage a le droit d'établir des règlements sous ces diverses rubriques. Elle a le droit de déclarer sous quelles conditions doit s'effectuer la retraite d'un pilote, et elle établit un règlement déterminant l'infirmité physique qui peut justifier le renvoi d'un pilote. La commission est juge de la chose, puis ces règlements sont confirmés par décret en conseil. Voici la procédure généralement adoptée à l'égard de ces règlements: après leur réception, le ministère de la Marine les soumet au département de la Justice, afin de constater si ces règlements sont, oui ou non, conformes à la loi, et si le ministère de la Justice déclare qu'ils sont conformes à la loi, ils sont généralement approuvés par l'exécutif.

Nous avons adopté cette procédure parce que l'administration du pilotage est supposée être plus au courant des conditions locales que quiconque à Ottawa et nous voulons lui accorder la liberté absolue quant aux mesures qu'elle devra prendre.

M. BARNARD: Si cette question est renvoyée au département de la Justice, pour obtenir une opinion, la recommandation du ministre pour l'arrêté du conseil, ne sera-t-elle pas remise au département de la Justice et cette recommandation ne dit-elle pas que cet individu devrait être renvoyé en raison de son inaptitude physique bien connue. Si le ministre de la Marine et le département de la Justice reconnaissent que cet homme a été trouvé incapable physiquement, alors le règlement et l'arrêté en conseil sont parfaits. Mais votre loi dit que l'on doit faire la preuve sous serment—et votre preuve médicale qui est la seule preuve sur laquelle vous puissiez vous appuyer dit que cet homme est capable—de sorte que sur ce point, vous êtes absolument dans l'erreur.

L'hon. M. BRODEUR: J'allais expliquer comment ces règlements entrent en vigueur et comment alors une mesure peut être prise par l'administration du pilotage.

M. DOHERTY: Dans ce cas particulier est-ce que cette administration du pilotage a jamais adopté un règlement disposant comme elle était autorisée à le faire, que pour des raisons mentionnées dans l'article cet homme serait renvoyé? A-t-on jugé cet homme d'après un règlement de ce genre? L'honorable député de Victoria (M. Barnard) dit qu'on a adopté une résolution à ce sujet mais on n'a pas adopté un règlement. Je ne dis pas qu'on aurait dû faire un règlement spécial pour le cas de chaque employé, mais la procédure établie est qu'on doit d'abord adopter un règlement général stipulant que s'il a été prouvé sous serment qu'un homme rentre dans la classe de personnes mentionnées dans cet article alors il peut être renvoyé. Ayant fait tout cela on devait le juger d'après le règlement et le trouver coupable en vertu de ce règlement s'il était coupable. D'après la déclaration de l'honorable député de Victoria aucun règlement semblable n'a été adopté et aucun jugement n'a été rendu sous l'autorité de ce règlement.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai pas encore eu la possibilité d'expliquer les faits. Je ne sais pas si un règlement a été adopté.

M. DOHERTY: C'est là tout le nœud de la question.

M. BARNARD: Il faut une résolution spéciale et un arrêté du conseil pour approuver cette résolution.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami (M. Barnard) n'a pas sous les yeux tous les règlements des autorités de pilotage. Peut-être a-t-on adopté un règlement semblable et peut-être non et s'il n'y a pas de règlement je pense qu'il ne pouvait pas procéder sous l'autorité de ce paragraphe. Mais je puis attirer l'attention de mon honorable ami sur l'article 492 qui est tout à fait différent de l'article qu'il a cité et qui donne à l'administration du pilotage le droit de régler cette question. Voici ce que dit l'article:

Si à quelque moment, il appert à une administration de pilotage qu'un capitaine ou un second à qui elle a délivré un certificat de pilotage s'est rendu coupable d'ivrognerie, ou d'inconduite ou s'est montré incompetent à piloter son navire, elle peut lui retirer son certificat, et, dès ce moment, ce certificat cesse d'avoir aucun effet; et ce capitaine ou ce second est tenu de remettre immédiatement ce certificat à l'administration de pilotage.

Mon honorable ami verra qu'il y a deux manières de procéder pour l'administration de pilotage. Premièrement d'après l'article

433 qui prévoit l'adoption de règlements et ensuite d'après l'article 492 qui dit qu'un homme peut être renvoyé s'il a fait preuve d'incompétence.

M. DOHERTY: L'arrêté du conseil ne dit-il pas qu'il a été renvoyé en vertu du paragraphe j) de l'article 433. En d'autres termes il dit: Voici un homme que l'on a reconnu sous serment comme étant incapable de faire son travail. En laissant de côté toute autre chose, on fait une grave injustice à cet homme quand on ne spécifie pas en vertu de quoi on le renvoie parce que vous l'envoyez dans le monde avec la marque qu'il a été chassé du service parce qu'il était physiquement incapable ou parce que c'était un ivrogne. C'est le document avec lequel il s'en va dans le monde.

L'hon. M. BRODEUR: Tous les documents montrent qu'il a été renvoyé parce qu'il avait des infirmités physiques.

M. DOHERTY: L'arrêté du conseil dit qu'il a été renvoyé en application du paragraphe j) de l'article 433 de la loi de la marine marchande et d'après cet article il a pu être renvoyé par suite d'infirmités physiques ou pour cause d'ivrognerie.

L'hon. M. BRODEUR: Il me semble que dans les documents déposés il est parlé d'incompétence physique.

M. DOHERTY: Il ne peut pas porter tous ces documents avec lui.

L'hon. M. BRODEUR: Les administrations de pilotage ont l'autorité absolue de faire ce qu'elles ont fait. Il n'était pas même nécessaire que son renvoi soit confirmé par un arrêté du conseil. D'après l'article 492 l'administration de pilotage a le droit absolu de renvoi. Elle a le droit de déclarer que l'homme est incompetent ou qu'il n'est pas capable de conduire son navire et qu'il doit par conséquent être renvoyé. Qu'a-t-on fait dans ce cas? Un rapport a été adressé par l'administration de pilotage déclarant que cet homme était absolument infirme et incapable de faire son travail et elle nous demandait notre opinion. Nous avons répondu que nous pensions que dans ces circonstances elle était autorisée à lui retirer son permis. C'est ce que l'administration a fait. Le département a fait davantage. Il a envoyé une recommandation au conseil pour approuver la mesure—je ne sais si cela s'est passé de mon temps ou auparavant—et il a demandé au conseil de confirmer la mesure prise par l'administration de pilotage. Je vais plus loin et je dis que le département n'a pas de pouvoir discrétionnaire en la question.

M. BARNARD: Pourquoi le ministre, après avoir entendu le ministre du Revenu de l'intérieur dire que:

Il y avait eu depuis un an ou deux, une pression assez forte de la part du board of trade en vue d'obtenir l'abolition du pilotage

obligatoire, afin de faire disparaître ce qui est considéré comme une charge exorbitante sur la navigation—la demande avait quelque rapport avec la retraite proposée de Beddington.

—et si son département n'avait pas de responsabilité pourquoi a-t-il écrit à l'administration de pilotage pour lui signaler que le nombre pouvait être fixé à quatre au lieu de cinq en lui recommandant d'adopter un règlement à cet effet?

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député remarquera qu'en même temps nous avons été avisés par les propriétaires de navires, que cet homme était incapable de faire son travail et que des accidents graves étaient arrivés à des navires sous sa conduite. En raison de ces circonstances et du fait que l'administration de pilotage était d'avis qu'il était incompetent, mon honorable ami ne pense-t-il pas qu'il était du devoir du département de donner l'avis comme nous l'avons fait? Admettez que cet homme n'ait pas été renvoyé et qu'ensuite des accidents graves soient arrivés aux navires sous sa direction ou qu'un navire se soit perdu, mon honorable ami probablement nous aurait adressé des reproches pour ne pas l'avoir renvoyé. C'est une question des plus importantes qui affecte la sécurité des navires et de la navigation, et quand le département est informé qu'un pilote est incompetent il est absolument incapable physiquement, c'est le devoir du département de conseiller son renvoi et le devoir de l'administration de pilotage de le renvoyer. Mon honorable ami sait combien sont sensibles les propriétaires de navires à ce sujet et spécialement la population de Victoria. Il y a quelques années, des assemblées nombreuses ont été tenues à Victoria, à la suite d'un accident survenu sur la côte occidentale de l'île, quand un navire s'est jeté à la côte pendant un brouillard et que plusieurs personnes ont été perdues. Mon honorable ami doit avoir pris part à quelques-unes de ces assemblées quand le Gouvernement était accusé d'avoir négligé un devoir, parce qu'il n'avait pas fourni des aides à la navigation, n'avait pas établi des signaux de brume et beaucoup d'autres dépenses qui, d'après les rapports qui m'ont été faits, auraient coûté des centaines de milliers de dollars. Nous avons pensé à toutes ces difficultés; nous savions combien la population de Victoria était sensible sur de telles questions et nous savions aussi que si nous avions conservé cet homme au service, cet homme qui était accusé par les propriétaires de navires et l'administration de pilotage d'incompétence, et si un naufrage était survenu plus tard, quand il avait la direction d'un navire, toute la ville de Victoria se serait levée en armée contre le Gouvernement parce que nous ne l'avions

M. G. H. BARNARD.

pas renvoyé. Qui forme l'administration du pilotage? Mon honorable ami connaît ces personnes et je ne les connais pas; mais je suis informé que ce sont les hommes les plus honorables qu'on puisse trouver à Victoria, et quand je reçois leur rapport sur un cas de cette nature, j'hésiterais beaucoup à y faire de l'opposition. Si mon honorable ami veut consulter la loi de la marine marchande d'Angleterre il constatera que dans ce pays, l'administration du pilotage est absolument maîtresse de la situation, que le seul recours qu'un homme ait contre sa décision c'est un appel à certains tribunaux indiqués dans l'article 610 de la loi de la marine marchande de 1894. Dans un cas tel que celui-ci, l'appel sera fait au board of trade qui correspond à notre département de la Marine et des Pêcheries, et qui n'intervient jamais dans la décision de l'administration de pilotage.

M. BARNARD: En réponse à l'honorable ministre je dirai...

M. l'ORATEUR: L'honorable député a déjà parlé.

M. LAKE: Avant que vous ne quittiez la présidence, monsieur l'Orateur, je désire faire entendre ma protestation la plus énergique contre la doctrine outrée qui a été soutenue, ce soir par l'honorable directeur général des Postes. Cet honorable ministre a dit que si un employé du Gouvernement était accusé d'avoir pris une part active contre le Gouvernement dans une élection, il serait renvoyé simplement sur l'affirmation personnelle d'un député partisan du Gouvernement. Le directeur général des Postes a appuyé très fortement sur le mot "contre". Je pense que nous pouvons parfaitement tirer la déduction de la manière dont il a parlé qu'il avait l'intention de dire que si un employé du Gouvernement avait pris une part active dans les élections en faveur du Gouvernement, il serait exempt de la pénalité qui serait imposée à ceux qui auraient pris part à la lutte contre le Gouvernement. C'est là une doctrine que l'on ne devrait pas, je crois, laisser passer dans cette Chambre sans faire entendre la protestation la plus forte et je désire faire enregistrer ma protestation la plus énergique contre ces paroles. Le premier ministre, il y a quelques années, a approuvé ainsi que toute la Chambre avec lui, une résolution qui avait été proposée pour qu'aucun employé du Gouvernement ne soit autorisé à prendre une part active aux élections soit provinciales soit fédérales. Le premier ministre est allé plus loin; il a déclaré qu'aucun employé ne devait prendre part pour un parti ou pour un autre, qu'un employé qui prendrait une part active aux luttes politiques commettrait un scandale dans le pays et se mettrait en antagonisme

avec une grande partie de la population qui contribue au paiement de ses appointements, et qu'en conséquence, il diminuerait son utilité dans cette proportion.

La Chambre a adopté ces résolutions déclarant qu'aucun fonctionnaire ne prendrait une part active aux élections. Je n'ai jamais auparavant entendu prêcher dans cette enceinte, qu'un employé sera libre de prendre part aux élections pourvu toujours que ce soit dans l'intérêt du Gouvernement. C'est là une doctrine que le pays, je crois, ne voudra pas approuver, et je suis surpris de l'entendre formuler par l'honorable directeur des Postes (M. Lemieux).

M. MIDDLEBRO (Grey-nord): Je ne m'excuserai pas auprès de la députation de prendre la parole sur cette question, car c'est une des plus importantes dont la Chambre ait eu à s'occuper, surtout étant donnée l'attitude du directeur général des Postes. Nous membres de la gauche sommes un peu surpris de la règle posée par l'honorable ministre. J'espère qu'il y renoncera. Si j'ai bien compris, il a posé comme règle de son département que si le représentant ministériel d'une circonscription du Dominion lui déclare qu'un certain employé a pris une part active à l'élection, non seulement ce témoignage sera-t-il suffisant pour établir une présomption de culpabilité, mais qu'il suffira pour établir définitivement cette culpabilité. En d'autres termes, on n'est pas à même dans ces circonstances de se disculper. Je dirai seulement que si le ministre a raison de prendre cette attitude, on peut prétendre avec tout autant de raison qu'il est tenu d'accepter la déclaration du représentant oppositionniste d'une circonscription électorale. J'ai donc le droit tout autant que n'importe lequel de mes collègues, d'aller trouver le directeur général des Postes et de lui dire: Je suis le représentant de telle ou telle circonscription, je possède la confiance des électeurs de cette circonscription; je vous informe qu'un certain directeur de poste a fait au cours de l'élection une propagande active contre moi, et j'ai le droit d'exiger que vous acceptiez ma déclaration comme preuve irréfutable du fait et que vous destituez ce fonctionnaire. J'espère que le directeur général des Postes va atténuer sa déclaration de quelque manière. Car il se trouve des députés de la gauche en cette Chambre,—et je le sais fort bien,—qui, dans la législature provinciale, où notre parti se trouve au pouvoir, ont fait la lutte contre ceux de nos amis qui demandaient la destitution de certains de nos adversaires. Je sais que dans beaucoup de cas des députés conservateurs se sont opposés au renvoi d'employés injustement accusés d'avoir pris part aux élections. J'espère que le directeur général

des Postes ne persistera pas à prétendre qu'il peut raisonnablement accepter comme preuve concluante la déclaration du représentant d'un comté à l'effet qu'un certain fonctionnaire a pris une part active à une élection.

M. A. B. CROSBY (Halifax): Une question de l'importance de celle que nous discutons a plus d'importance qu'une simple affaire de parti; il s'agit de poser un principe pour la gouverne des deux partis politiques.

Comme l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro), je suis surpris de la déclaration du directeur général des Postes. Cet honorable ministre est le dernier homme de ce côté de la Chambre, de la part de qui je me serais attendu à l'expression de pareilles vues. En dépit de tout ce qu'on a dit, le principe est vicieux, et ne devrait pas être adopté. Examinons d'un peu près le cas soulevé par l'honorable député (M. Schaffner); un directeur de poste est destitué et un autre nommé à sa place. Quel espoir ce nouveau titulaire peut-il avoir de conserver son emploi dans le cas où le Gouvernement serait renversé? Je me réjouis à la pensée que le personnel administratif d'Ottawa est tellement bien organisé qu'il est en mesure de faire faire au Gouvernement tout ce qu'il lui plaît, et que le Gouvernement n'en saurait obtenir que fort peu. Les employés ici détiennent la balance du pouvoir. Mais quand on en vient au service extérieur, le Gouvernement est dans une toute autre situation. J'espère que les membres du service extérieur, de l'Atlantique au Pacifique, se mettront en mesure de se protéger contre le Gouvernement, comme l'ont fait les membres du service intérieur,—et je ne les en blâme pas. S'il nous fallait retourner au régime établi de longue date de l'autre côté de la frontière internationale: au vainqueur les dépouilles, quel serait le résultat d'un changement de gouvernement? Tous les anciens employés seraient renvoyés et de nouvelles nominations faites. Nous ne voulons pas d'un tel régime. Il peut être commis des fautes, il peut arriver qu'on destitue des employés qui ne le méritent qu'un certain fonctionnaire s'est mêlé d'élection, ce fonctionnaire devrait être mis à parti soit la règle reconnue. Certes, je ne crois pas qu'un membre de cette Chambre doive avoir le privilège de faire renvoyer un employé à volonté. S'il y a lieu de déclarer qu'un membre de la droite est à même de faire destituer un employé simplement en l'accusant d'avoir pris une part active à une élection, il y aura lieu de reconnaître le même droit aux membres de la gauche. Loin de moi l'idée de prétendre que ce soit là la règle à suivre. Je dis que lorsqu'un député déclare au directeur général des Postes ou à aucun autre ministre

qu'un certain fonctionnaire s'est mêlé d'élection, ce fonctionnaire devrait être mis à même de prouver qu'il n'a rien fait justifiant sa destitution. S'il est prouvé qu'il a été en faute alors qu'il soit destitué. Si cette règle est adoptée, le titulaire nouveau aura quelque espoir d'être maintenu dans le cas d'un changement de gouvernement. Il n'en saurait être de même du remplaçant d'un fonctionnaire destitué sans forme de procès. Je n'en fais pas une question de parti politique, mais une question de principe à l'égard de laquelle j'espère qu'on nous renseignera davantage, car je suis bien persuadé que le directeur général des Postes se trompe grièvement dans la circonstance. Personne ni d'un côté ni de l'autre de la Chambre n'approuvera, je pense, la doctrine qu'il a prêchée.

M. J. D. REID: J'ai prêté l'oreille au discours du directeur général des Postes sur le sujet, et j'en ai été très surpris car, de même que l'honorable député préopinant (M. Crosby), j'avais la plus grande confiance dans tout ce que pourrait faire le directeur général des Postes, et je comptais qu'il s'efforceraient de se conduire honorablement à l'occasion de toute affaire survenant dans son département. Un député ministériel s'est plaint de ce qu'un certain directeur de poste du comté de Brandon s'était mêlé d'élection, et l'honorable représentant de Souris déclare que ce directeur de poste a demandé une enquête et se fait fort de prouver qu'il s'est tout simplement borné à voter. Si c'est tout ce que ce qu'il a fait, le directeur général des Postes reconnaîtra, je pense, qu'il n'a rien fait pour mériter d'être destitué. Dans un pays comme le nôtre, tout homme a droit au "fair play" britannique, quelles que soient ses convictions religieuses ou ses attaches de parti. Le directeur général des Postes a déclaré, en outre, qu'il était prêt à destituer tout directeur de poste dès qu'un député ministériel l'accuserait d'avoir combattu le Gouvernement. Maintenant le directeur général des Postes, en sa qualité d'homme honorable, en sa qualité de serviteur du peuple canadien, peut-il accepter la déclaration d'un député ministériel inculquant un fonctionnaire pour avoir pris une part active à la campagne électorale menée contre lui, tandis qu'il refuserait d'accepter pareille déclaration de la part d'un député oppositionniste? C'est une question très grave, et le directeur se doit à lui-même de faire connaître nettement son attitude. S'il est vrai que le directeur général des Postes est prêt à accepter la déclaration d'un de ses partisans, tandis qu'il rejetterait celle d'un membre de l'opposition dans des circonstances exactement semblables, alors il est temps que le pays le sache. Certes, je regretterais beaucoup que le directeur général des Postes se fit publiquement le porteur d'une doctrine aussi erronée.

M. A. B. CROSBY.

M. ROBB: Ce n'est pas pour défendre la règle posée par le directeur général des Postes que je sollicite pour un instant l'indulgence de la Chambre, mais pour dire qu'en soutenant ce principe le directeur général des Postes est à même d'invoquer un précédent. En 1886 ou 1890, je ne me rappelle pas exactement la date, il s'est fait une élection générale dans notre pays et le chef de l'opposition d'alors, M. Laurier, visita la ville de Valleyfield, et y tint une assemblée. Le même soir, l'honorable M. Ouimet, ministre de la couronne, se trouvait à Valleyfield. On prétendit que dans cette circonstance le directeur de la poste, M. Dion, s'était rendu coupable d'ingérence politique, et il fut destitué. M. Dion demanda une enquête, qui lui fut refusée, et le représentant du comté, M. Bergeron, un de mes bons amis, passa un mauvais quart d'heure avec les marchands de Valleyfield, sans distinction de parti, parce qu'ils croyaient que M. Dion avait été traité injustement. Ainsi donc nos bons amis de l'opposition prêchent aujourd'hui une doctrine différente de celle qu'ils pratiquaient quand ils étaient au pouvoir, et le directeur général des Postes à là un précédent, posé par nos adversaires, de la doctrine qu'il a préconisée ce soir.

L'hon. M. FOSTER: Je ne me trouvais pas à mon siège lorsque le directeur général des Postes a prononcé son discours, mais je serais très surpris que la doctrine prêchée par lui fût aussi hardie, aussi brutale que mes collègues se le sont figuré. Si je comprends bien, le directeur général des Postes prétend que si un député ministériel vient trouver le ministre et accuse de partisannerie politique un fonctionnaire de l'administration, le ministre devra ajouter foi à sa déclaration au point de destituer sur-le-champ le fonctionnaire incriminé sans aucune forme de procès. Or, si c'est réellement le sens des paroles du directeur général des Postes, il est facile de se rendre compte de la surprise des honorables députés de la gauche, et je dirais même de celle des honorables députés de la droite. L'honorable préopinant (M. Robb) paraît l'avoir compris de cette manière, et il s'empresse de déclarer qu'il ne se fait pas le défenseur d'une pareille doctrine. J'aimerais à entendre l'honorable directeur général des Postes déclarer qu'on a mal interprété ses paroles. S'il a été bien compris, il doit à la Chambre et il se doit à lui-même d'en faire la déclaration. Il se trouve dans l'embarras pour deux raisons. En premier lieu, son propre leader qui probablement est chargé de formuler la règle de conduite du parti, a déclaré dans cette enceinte depuis qu'il détient le pouvoir, et à mainte reprise, qu'aucun fonctionnaire ne serait destitué sans avoir été mis à même de se défendre

devant l'autorité constituée. Je n'ai jamais entendu le premier ministre contredire cette déclaration. Un honorable député a parlé de la résolution qui a été adoptée, au cours de la délibération de cette résolution, le directeur général des Postes se souviendra que le premier ministre a posé en principe, de même que tous ses partisans, que tout homme, même fonctionnaire, est parfaitement à même de voter dans une élection comme tout homme libre a droit de le faire.

Il peut aller voter pour le candidat du Gouvernement ou contre le candidat du Gouvernement, et cela ne regarde personne. Cela ne nuit pas le moins du monde à sa position. Mais s'il prend une part agressive à une lutte électorale, d'après la déclaration du premier ministre il compromet son existence politique, son existence officielle et il doit en subir les conséquences. Le premier ministre a eu bien soin d'ajouter que nul ne doit être destitué sans avoir l'occasion de se défendre. Vous ne pouvez condamner un homme sur son propre témoignage. Vous ne pouvez le faire devant un tribunal judiciaire. Pourquoi le feriez-vous dans le cas d'un partisan,—car nous sommes tous partisans plus ou moins,—qui se figure, ou qui dit, ou qui croit qu'un fonctionnaire a joué un rôle agressif contre lui au cours d'une élection? Pourquoi ne donneriez-vous pas à cet employé l'occasion de faire entendre sa propre version de l'affaire? Vous ne pouvez certainement pas condamner un homme sur la simple déclaration d'un autre, même si celui-ci est membre du Parlement. J'irai jusqu'à dire que c'est de prime abord une forte présomption contre un employé, lorsqu'un membre du Parlement, de l'un ou de l'autre côté de la Chambre, déclare, à son siège et en sa qualité de membre du Parlement, que cet employé a joué un rôle agressif contre lui au cours d'une lutte électorale. De quelque côté qu'il siège, c'est une preuve "prima facie" que l'on doit immédiatement s'enquérir de l'affaire, et le directeur général des Postes ou tout autre membre du Gouvernement aurait bien, je crois, de faire une enquête sur cette affaire. Mais cela n'est pas suffisant pour condamner un homme. Je regretterais d'apprendre que le directeur général des Postes eut posé en principe cette audacieuse doctrine, ou que ses collègues y eussent adhéré. Je suis certain que le premier ministre n'y adhérerait pas, à moins qu'il n'ait encore renoncé à quelques-uns de ses principes.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre ne peut parler qu'avec le consentement de la Chambre, car j'ai déjà appliqué le règlement.

Quelques DEPUTES: Nous y consentons.

M. l'ORATEUR: J'ai refusé la parole à l'honorable député de Victoria.

M. HUGHES: Mais il s'agit d'un ministre.

M. l'ORATEUR: Cela ne peut être fait que du consentement de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER: Nul ne s'y oppose.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis heureux que cette occasion me soit donnée d'expliquer de nouveau l'attitude que j'ai prise à 8 heures lorsque la question a été soulevée. L'honorable député de Souris (M. Schaffner) a attiré l'attention de la Chambre sur le fait qu'un receveur de poste du comté de Brandon, représenté ici par mon honorable ami (M. Sifton), a été destitué. Ce receveur de la poste avait été nommé par le Gouvernement actuel, il y a quelques années. Après la dernière élection générale le député de Brandon a écrit accusant ce receveur de la poste d'avoir, à sa connaissance personnelle, pris contre lui une part agressive dans la dernière lutte, et demandant sa destitution.

M. HUGHES: A quel endroit se trouvait ce receveur de la poste?

L'hon. M. LEMIEUX: A Souris, dans le comté de Brandon. Je dois dire, pour ma propre justification, que depuis que je suis directeur général des Postes, je n'ai jamais, autant que je puis me souvenir, destitué un seul receveur de la poste, parce qu'il n'y a pas eu de raison pour en destituer. Mais, j'ai souvent entendu d'honorables membres de la gauche se plaindre de ce que, parfois, dans les élections locales, des receveurs des postes ont fait de la propagande politique. J'ai donné aux receveurs des postes du dehors, un avis général à l'effet qu'ils devaient s'abstenir de faire de la politique, sans quoi, ils le feraient à leur propres risques.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre veut dire de la politique active?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. L'an dernier, l'honorable député d'York, N.-B. (M. Crocket) lors des élections du Nouveau-Brunswick s'est plaint de ce que certains receveurs de poste prenaient part à la campagne et il a cité des cas dans son propre comté, où disait-on, des receveurs de poste assistaient aux assemblées et y prononçaient des discours. J'ai alors fait une enquête et j'ai convaincu mon honorable ami qu'on l'avait mal informé. Du moins, il a accepté ma parole. J'ai écrit aux receveurs de poste et ils m'ont répondu qu'ils ne prenaient aucune part à la lutte. En ce qui concerne mon honorable ami de Brandon, il a demandé la destitution du receveur de poste, parce que, à sa connaissance personnelle, celui-ci avait pris une

part très active à la campagne dirigée contre lui. A huit heures, j'ai déclaré que j'avais suivi le principe posé en 1896 par mon prédécesseur sir William Mulock, lorsqu'il était directeur général des Postes, alors que cette question était soulevée plus fréquemment qu'elle ne l'est maintenant, en 1896 et 1897. Nous sortions des élections générales. Un changement de régime s'était produit, et il y avait dans tout le pays une clameur bruyante contre les fonctionnaires les plus actifs. Le premier ministre déclarait en 1896 qu'un membre de la Chambre portait plainte contre tout receveur de poste ou fonctionnaire ayant pris une part agressive contre le Gouvernement durant cette campagne électorale, ce fonctionnaire, sur la déclaration de ce député, serait destitué. Certains honorables députés ont protesté contre cette doctrine, et je crois que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) était du nombre. Mais comme l'a dit le premier ministre, le député qui prend sur lui de demander la destitution d'un employé qui a pris une part agressive contre le Gouvernement dans une élection devra en répondre devant le collège électoral.

S'il s'est rendu coupable d'une injustice envers ce fonctionnaire il lui faudra expier cette injustice car il lui faudra lui-même comparaître devant ses pairs et être jugé par eux. Sir William Mulock a posé le même principe. Je me rappelle que la question a été soulevée il y a plusieurs années lors de la destitution du receveur de poste de Beamsville dans le comté de Lincoln. J'ai suivi la même doctrine et j'ai agi d'après la déclaration écrite ou verbale de l'honorable député de Brandon. Je ne vois pas comment j'aurais pu refuser d'accepter la déclaration si catégorique de l'honorable député de Brandon.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce que le fonctionnaire destitué a donné sa version de l'affaire ou demandé une enquête, et dans ce cas y a-t-il eu enquête?

L'hon. M. LEMIEUX: Il n'y a pas eu d'enquête. Le receveur de poste, comme l'a dit l'honorable député de Souris, a nié avoir pris une part agressive. Sur ce point, j'ai accepté la déclaration de l'honorable député de Brandon.

M. HUGHES: Est-ce que le député du comté a dit en quoi consistait la conduite agressive?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. Propagande et part active prise à l'élection. On a mentionné une série d'offenses. Naturellement, j'ai accepté la parole de l'honorable député et il a prétendu que le receveur de poste avait pris une part active à l'élection.

M. MIDDLEBRO: Si j'ai bien compris le directeur général des Postes, il a dit que

M. R. LEMIEUX.

l'honorable député d'York (M. Crocket) a écrit au directeur général des Postes se plaignant de ce que certains receveurs de poste avaient pris une part active contre lui.

L'hon. M. LEMIEUX: Pas contre lui. Lors des élections générales de la province du Nouveau-Brunswick le député d'York (M. Crocket) a porté devant la Chambre trois accusations contre M. Seers, qui n'était pas alors receveur de poste à Saint-Jean mais était censé être l'un des aspirants à cette charge, et il a mentionné deux autres accusations. J'ai alors déclaré que j'avertirais immédiatement les receveurs de poste de rester neutres et de ne pas offenser le parti opposé. J'ai reçu des réponses dont l'une a été lue par moi en cette Chambre. Les autres lettres étaient marquées "privée" et contenaient des paroles un peu dures contre un homonyme de l'honorable député. J'ai passé la lettre à l'honorable député d'York. Je suppose que l'honorable député a été convaincu qu'il avait été mal informé, car il n'a plus parlé de cette affaire en cette Chambre. J'ai donné aux receveurs de poste un avis général leur disant qu'ils doivent s'abstenir de prendre part à la politique.

M. MIDDLEBRO: En ce conformant au principe qu'il a énoncé ce soir, le ministre n'aurait-il pas dû, sur la plainte de l'honorable député d'York, destituer immédiatement le fonctionnaire sans faire une enquête.

L'hon. M. LEMIEUX: D'abord, ce n'était pas une élection fédérale. En second lieu, j'ai averti les receveurs de poste à s'abstenir de toute politique de parti, et mon honorable ami sait que je suis trop humain pour juger un cas hypothétique. Je jugerai chaque cas à mesure qu'il se présentera.

M. MIDDLEBRO: Est-ce que l'honorable ministre...

M. l'ORATEUR: Je ne saurais permettre que cette discussion se prolonge beaucoup plus.

M. BRADBURY: Les remarques du directeur général des Postes m'ont quelque peu amusé. La doctrine qu'il a énoncée m'a semblé quelque peu nouvelle de la part de la droite. Durant la dernière campagne, si je me rappelle bien, une lettre circulaire a été envoyée par le Gouvernement.

L'hon. M. LEMIEUX: Puis-je finir ma déclaration?

M. l'ORATEUR: Nous nous écartons tout à fait du règlement de la Chambre. Cela démontre l'importance d'adhérer au règlement dans chaque cas. Le ministre a parlé à plusieurs reprises et il sera peut-être obligé de parler de nouveau.

L'hon. M. LEMIEUX: Je devrais compléter ma déclaration pour l'information de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) vu qu'il ne l'a pas entendue.

L'honorable député de Souris m'a demandé si je ne destituerais pas un receveur de poste qui a été candidat à la dernière élection.

M. SCHAFFNER: Non, un candidat à la prochaine élection qui maintenant, fait une campagne très active.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai répondu à cela en disant que l'on m'avait proposé de destituer un receveur de poste qui était membre de la législature locale, élu pour faire opposition au gouvernement libéral de la Saskatchewan et qui parlait sans trop se gêner, car les questions discutées à la dernière élection locale dans la Saskatchewan étaient pour la plupart des questions fédérales, et j'ai refusé de le destituer.

M. BRADBURY: Durant la dernière campagne, une lettre circulaire a été envoyée par le Gouvernement, si j'ai bien compris, avertissant les employés du Gouvernement qu'ils étaient censés ne prendre aucune part active aux élections.

Le ministre des Postes a déclaré ce soir qu'il avait averti tous les fonctionnaires de son département que ceux qui combattraient le Gouvernement, s'exposaient à être congédiés. Comment savait-il durant l'élection qui composerait le Gouvernement? Comment pouvait-il appliquer la règle? Le chef de l'opposition pourrait être appelé à former un ministère, et c'est une pauvre règle, celle qui ne s'applique pas des deux côtés.

Dans mon propre comté, je pourrais citer deux ou trois cas d'intervention active par des fonctionnaires et je suis convaincu que tous les membres de la gauche sont dans le même cas que moi. Dans mon comté, un agent des Indiens qui touche un traitement de \$1,800 par année, a fermé son bureau et s'est fait l'organisateur de l'élection de mon adversaire pendant toute la campagne. Un autre qui est employé sur de grands travaux publics et qui émerge au budget, a pris la parole en public, à trois ou quatre assemblées, en faveur du candidat ministériel. L'inspecteur de l'établissement de pisciculture de Selkirk, qui est membre de l'association libérale, a aussi pris une part active à l'élection. Si je portais une plainte contre ces fonctionnaires seraient-ils traités de la même manière qu'a été traité le directeur du bureau de poste de Souris? Ce qui convient à l'un doit convenir à l'autre. Cependant je ne demanderai pas le renvoi de ces fonctionnaires, la politique adoptée par le Gouvernement. Il me suffit que les dépouilles appartiennent au vainqueur.

M. SAM HUGHES: Je crois que dans mon comté, nous avons trouvé la meilleure

manière de régler cette question. Je ne me suis jamais plaint des fonctionnaires qui s'occupent activement des élections; nous les laissons libres, mais si nous les recontrons loin de leur bureau, nous les avertissons de ne plus s'aventurer au dehors et de se tenir à leurs affaires.

Les électeurs ne tolèrent pas l'intervention des fonctionnaires, grits ou tories. Certains directeurs de bureaux de poste, semblent avoir pris l'habitude, en temps d'élection, de considérer comme leur propriété personnelle les lettres et autres objets de correspondance qui leur passe par les mains. Ils les détiennent où même vont jusqu'à les ouvrir, comme cela s'est vu il y a quelques années. Ce directeur fut congédié. Le ministre des Postes devrait exiger de ses inspecteurs qu'ils fassent comprendre aux directeurs des bureaux de poste qu'ils sont les serviteurs du public et non leurs maîtres; si cela était fait, le pays serait mieux servi qu'il ne l'est aujourd'hui.

M. PERLEY: Le ministre dit qu'après avoir reçu la plainte du député de York (M. Crocket) contre ce fonctionnaire du Nouveau-Brunswick, il a fait une enquête et a constaté que mon honorable ami avait été mal renseigné. Quand l'honorable député de Brandon (M. Sifton) s'est plaint du directeur du bureau de poste de Souris, le ministre a-t-il aussi fait une enquête pour savoir si l'honorable député de Brandon n'avait pas aussi été mal renseigné. S'il n'a pas fait d'enquête, pourquoi accepte-t-il la parole du député de Brandon de préférence à celle du député de York?

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité des subsides.)

Chenal du Saint-Laurent, \$700,000.

L'hon. M. BRODEUR: Cet argent est destiné aux travaux dans le chenal et à l'entretien de l'installation. L'augmentation de \$40,000 est pour la construction d'un nouveau dragueur et son exploitation.

M. SPROULE: Nous avons un crédit spécial pour la construction des dragueurs, et celui-ci est pour le chenal.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami a raison. Ce crédit ne se rapporte qu'à l'exploitation des dragueurs.

M. PRICE: L'exploitation de ce nouveau dragueur coûtera-t-il beaucoup plus cher que les autres, puisque vous demandez un crédit additionnel de \$40,000?

L'hon. M. BRODEUR: Son exploitation n'est pas plus coûteuse que les autres.

M. PRICE: Aura-t-on plus de dragueurs à l'œuvre cette année que l'an dernier?

L'hon. M. BRODEUR: Un de plus.

L'hon. M. FOSTER : Combien y en a-t-il?

L'hon. M. BRODEUR : Trente-six dragueurs à bras, une drague hydraulique, deux à suction, deux remorqueurs pour inspecter et nettoyer le chenal et deux machines à enlever les pierres.

M. CROSBY : Tout ce travail est exécuté par le Gouvernement, et aucune partie n'est donnée à l'entreprise?

L'hon. M. BRODEUR : Les travaux sur le chenal du Saint-Laurent sont faits par nous.

M. HUGHES : L'honorable ministre s'est-il jamais informé de ce que paie le gouvernement américain, par verge cube, pour l'enlèvement des déblais de différente nature, pour le canal de Panama, par exemple, pour comparer les prix avec ceux que paie le gouvernement canadien?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai jamais fait faire de comparaison entre nos prix et ceux du canal de Panama, mais les nôtres sont très bas.

M. HUGHES : Je ne l'admets pas. Nous avons déjà démontré que le dragage à Port-Arthur et à Fort-William coûtait très cher et depuis que nous avons soulevé ces discussions, les prix ont diminué d'année en année. J'ignore ce que coûte le dragage sur le Saint-Laurent, mais je sais que le gouvernement américain, pour des travaux semblables, paie beaucoup moins cher que nous.

L'hon. M. BRODEUR : Je vais donner à mon honorable ami le coût de revient du travail sur chaque dragueur. Le "Laval", 19.55 cts.

M. HUGHES : A quelle profondeur?

L'hon. M. BRODEUR : De 30 à 35 pieds. Le "Laurier", 27 cts; le "Lady-Aberdeen", 36 cts; le n° 4, 13 cts; le n° 5, 21 cts; le n° 5, 21 cts; le n° 6, 8 cts; le n° 7, 4 cts.

L'hon. M. FOSTER : Ce dernier porte-t-il une drague suceuse?

L'hon. M. BRODEUR : Non, c'est une drague hydraulique; elle opère dans l'argile bleue. Le n° 6 est un dragueur à bras, et travaille dans l'argile, la pierre et le sable.

M. SAM. HUGHES : Où les déblais sont-ils déposés?

L'hon. M. BRODEUR : Dans le fleuve.

M. SAM. HUGHES : Alors, il faudra draguer de nouveau.

L'hon. M. BRODEUR : Non, dans le Saint-Laurent le chenal ne se remplit pas, sauf l'an dernier, à un endroit près de Batiscau. Il y avait du sable sur la rive, qui a été entraîné dans le fleuve par la glace au printemps et une partie de ce sable s'est logé dans le chenal; mais il n'a

M. L. P. BRODEUR.

fallu que quelques semaines pour l'enlever. A part cette exception, le chenal du Saint-Laurent ne se remplit pas. Tous les printemps nous nettoyons le chenal et tous les rapports constatent qu'il n'y a pas de remplissage. La raison en est que les Grands lacs, qui servent comme réservoirs, entretiennent un courant constant qui empêche le remplissage, comme cela arrive ailleurs, comme sur le Mississipi, par exemple.

L'hon. M. FOSTER : A quelle distance les déblais sont-ils déposés?

L'hon. M. BRODEUR : Le dragueur hydraulique est muni de tubes qui déposent des déblais à un demi-mille.

M. J. D. REID (Grenville) : D'après les explications du ministre le prix le plus élevé serait de 36 cts par verge cube. Or on a donné à Québec un certain travail à M. Dussault, à raison de 75 cts la verge.

L'hon. M. BRODEUR : Ce n'est pas mon département.

M. J. D. REID : Si cela relève du département des Travaux publics, j'aurais aimé à le savoir plus tôt, car j'en aurais dit quelques mots au ministre. Dans le cas en question le département des Chemins de fer a concédé une entreprise de dragage à M. Dussault, qui ne possédait pas de dragueur, et quand le gouvernement seul était en état de faire ces travaux, vu la grande profondeur. Le département lui a accordé 75 par verge et Dussault a immédiatement cédé l'entreprise au gouvernement à 15 cts la verge, de sorte qu'il n'a eu d'autre chose à faire que de retirer 60 cts par verge du gouvernement. Le travail était assez difficile, mais M. Dussault, et est parvenu à s'en tirer à sa satisfaction. J'espère que le ministre de la Marine verra à ce que ses dragueurs fasse le travail pour le pays et non pour des entrepreneurs, à un cinquième du prix que nous leur payons.

M. SPROULE : Où fera-t-on du dragage cette année?

L'hon. M. BRODEUR : Les travaux vont continuer au cap à la Roche; sur le lac Saint-Pierre nous compléterons l'élargissement du chenal à 450, dans les parties droites et à 800 dans les courbes. Nous ferons aussi du dragage entre Varennes et Verchères qui ne coûtera pas aussi cher. Il y aura des travaux à faire dans le port de Montréal, mais la partie la plus importante est au cap à la Roche, où nous voulons compléter le chenal à 30 pieds à l'eau la plus basse. Les deux dragueurs à succions seront employés sur les hauts fonds de Saint-Thomas, en bas de Québec, où il n'y a que 22 et 23 pieds d'eau à la marée la plus basse.

L'hon. M. FOSTER : Quelle est la largeur du chenal au cap à la Roche?

L'hon. M. BRODEUR: 50 pieds.

M. SPROULE: J'ai demandé ces renseignements, parce qu'au commencement de la session le ministre nous a dit qu'il avait tellement amélioré le chenal que des navires tirant 29 et 30 pieds d'eau pouvaient y naviguer jour et nuit aussi impunément qu'en pleine mer. Si le chenal est si parfait, on se demande naturellement pourquoi dépenser encore \$800,000 sur ces travaux. Je crois qu'il restait encore quelque chose à faire en bas de Québec, mais qu'entre Québec et Montréal, à en croire le ministre, il ne restait plus rien à faire. Une autre question est celle-ci: Le ministre considère-t-il que le port de Montréal fait partie du chenal du Saint-Laurent?

L'hon. M. BRODEUR: Aux termes de la loi votée récemment, le port de Montréal comprend environ 12 milles.

M. SPROULE: Et nous mettons une somme déterminée à la disposition des commissaires pour améliorer le port.

Est-ce que cela leur permet d'exécuter les dragages et creusages du port aussi bien que de construire les môles et les quais nécessaires? car s'il en est ainsi, il peut fort bien arriver que le port de Montréal ne reçoive rien de la somme votée qui serait employée à l'amélioration du chenal ce qui, selon moi, est une chose tout à fait différente.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, ainsi l'établit la loi. Cette partie du fleuve comprise entre Montréal et l'extrémité de la Longue-Pointe, draguée à une profondeur de 30 pieds, est naturellement une partie du chenal du Saint-Laurent, et comprise dans les travaux que le ministère a en vue en demandant ce crédit.

M. SPROULE: Les commissaires du havre n'ont pas le pouvoir de faire exécuter des travaux à cet endroit?

L'hon. M. BRODEUR: Non. Le rivage s'étend sur une longueur de 12 milles, et en dehors de cela, il y a le chenal que suivent tous les vaisseaux, et dans lequel nous faisons les travaux.

M. HUGHES: Quel système d'inspection emploie le ministre pour s'assurer que, dans ces dragages, le nombre de verges cubés déclaré est réellement correct. Nous avons démontré, je crois, d'une manière assez évidente, qu'à Port-Arthur et dans la région de Midland, il n'existe aucun système d'inspection et que les chalans n'emportent souvent que de l'eau. Une autre observation: je crois que le ministre ferait bien d'envoyer un de ces employés compétents—son ministère en compte un grand nombre—étudier la manière dont se fait le travail sur le canal de Panama. Je crois que l'extraction du roc s'y fait à meil-

leur marché que nous ne faisons ici le dragage du sable ou de la terre glaise. Il me semble que le mode de dragage sur le Saint-Laurent est excessivement dispendieux.

L'hon. M. BRODEUR: Nous creusons actuellement dans le roc et ce creusage est nécessairement dispendieux. Je n'ai point sous les yeux les chiffres du coût du creusage au canal de Panama; mais je me ferai un plaisir de m'en informer. On y travaille, je crois, dans l'eau.

M. HUGHES: Partiellement dans l'eau.

L'hon. M. BRODEUR: Quel but poursuit actuellement le ministre—quelle largeur et quelle profondeur—entre Montréal et Québec?

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons une profondeur de 30 pieds à l'étiage, de Montréal au Cap à la Roche, sur une largeur de 450 pieds dans les parties ou le chenal est en ligne droite et de 800 pieds dans les courbes. En outre, nous avons des mouillages.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre se propose-t-il de creuser à plus de 30 pieds et d'obtenir plus de 450 pieds ou 800 pieds de largeur selon le cas?

L'hon. M. BRODEUR: Nous ne nous sommes point encore occupés de l'opportunité d'élargir le chenal dans les parties en droite ligne ou dans les courbes. Quant à la profondeur, je puis dire au comité que la drague n° 8 a presque terminé son travail sur le lac Saint-Pierre; elle a commencé à draguer à 35 pieds. Considérant les navires qui remontent le Saint-Laurent, il nous faudrait certainement plus de 30 pieds de profondeur. Je suis d'opinion que lorsque nous aurons atteint 30 pieds nous devons continuer et tâcher d'atteindre 35 pieds de profondeur.

L'hon. M. FOSTER: C'est justement là que je veux en venir. Que reste-t-il encore à faire pour atteindre 30 pieds.

L'hon. M. BRODEUR: Au Cap à la Roche, nous avons 27 pieds et demi à l'étiage, et nous voulons y atteindre 30 pieds.

L'hon. M. FOSTER: Quelle largeur de section cela représente-t-il? Il me semble que nous sommes collés depuis longtemps au Cap à la Roche.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne puis dire exactement quelle quantité de travail il reste à faire.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre pourrait peut-être donner un chiffre approximatif.

L'hon. M. BRODEUR: Peut-être cinq milles. Le travail est très avancé et nous

espérons finir l'année prochaine. Lorsque ce travail sera terminé, nous aurons 30 pieds de profondeur à l'étiage, entre Montréal et Québec.

M. PRICE: Ces crédits pouvoient-ils au dragage des bas-fonds de Saint-Thomas et en aval?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. PRICE: Cela est-il compris dans le chenal du Saint-Laurent?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, le chenal du Saint-Laurent s'étend jusqu'à la mer. Nous travaillons sur les bas-fonds de Saint-Thomas pour y atteindre une profondeur de 30 pieds à l'étiage.

M. PRICE: Ces travaux seront-ils finis cette année?

L'hon. M. BRODEUR: Non, on me dit qu'il faudra deux ans.

M. CROSBY: J'ai quelques remarques à faire au sujet de la construction des vaisseaux dont j'ai parlé l'autre soir, mais que je n'ai point voulu alors discuter à fond afin de ne pas retarder la Chambre. Il viendra sans doute devant le comité un item qui permettra de traiter cette question.

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il détailler cette somme totale de \$800,000 pour réparations, salaires et charbon? Par exemple, à quelle somme se montent les réparations?

L'hon. M. BRODEUR: L'année dernière, le coût des réparations aux dragues a été d'environ \$100,000.

M. PRICE: Cela me semble absolument exorbitant.

L'hon. M. FOSTER: Combien pour les salaires, le charbon et les approvisionnements?

L'hon. M. BRODEUR: Charbon, \$125,000; salaires, \$136,000; pension, \$50,000; réparations, \$122,000.

L'hon. M. FOSTER: Par pension vous entendez approvisionnements?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. PRICE: Cela fait \$13,500 par drague. C'est absolument ridicule. Assurément il doit y avoir quelque erreur. Je suis certain que pas un entrepreneur ne paierait de tels prix; le Gouvernement peut le faire mais il n'y a pas un seul individu qui consentit à payer ce prix; il saurait veiller à ses intérêts.

L'hon. M. BRODEUR: Nous faisons nous-mêmes nos réparations, et je pense que les salaires que nous payons ne sont pas plus élevés que ceux que l'honorable député

M. L. P. BRODEUR.

paie lui-même pour des réparations ordinaires.

L'hon. M. FOSTER: Cela ne forme un total que de \$433,000.

L'hon. M. BRODEUR: Magasins et matériel, \$58,000; ce sont des fournitures pour les dragues.

L'hon. M. FOSTER: Les approvisionnements sont compris dans les \$50,000 pour pension n'est-ce pas?

L'hon. M. BRODEUR: Tout ce qui fait partie de l'équipement des dragues, en dehors du combustible. La pension ne comprend que l'entretien du personnel. Les réparations forment un item séparé. Le nouveau matériel et la reconstruction du chantier de construction coûtent \$103,000.

L'hon. M. FOSTER: Combien pour le nouveau matériel?

L'hon. M. BRODEUR: Atelier des chaudières, nouveaux outils et machinerie, \$1,375; atelier des machines, nouveaux outils et machine, \$4,655; scierie, nouveaux outils et machinerie, \$3,935; atelier des tuyaux et d'asbeste, nouveaux outils et machinerie, \$1,409; atelier de charpenterie, \$73; installation pour l'air et la vapeur, \$669; installation de téléphones, \$1,220; treuil et appareils pour plonger, \$5,144; radeaux de rechange et allège, \$2,301; chantier de construction, chemins de fer, \$673; modifications dans les bureaux, \$2,802; magasin n° 5, \$908; quai n° 4, \$22,873; édifice n° 18, \$15,347; édifice n° 19, modèles, \$5,977.

L'hon. M. FOSTER: Où a été construit le nouveau quai.

L'hon. M. BRODEUR: A Sorel.

L'hon. M. FOSTER: Le vieux quai s'est effondré, n'est-ce pas?

L'hon. M. BRODEUR: Non, ce n'est pas celui-là. Le quai dont parle l'honorable député était sur la rive sud de la rivière. Celui-ci est sur la rive nord.

L'hon. M. FOSTER: Les dépenses pour la nouvelle installation, la construction du pont et celle du magasin se montent à \$103,000?

L'hon. M. BRODEUR: Oui. La part de dépenses du bureau général, \$29,700.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que cela veut dire?

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons là un bureau qui surveille le travail dans nos chantiers, c'est-à-dire le travail de nos ingénieurs et le travail d'inspection.

L'hon. M. FOSTER: Ce sont des ingénieurs d'Ottawa?

L'hon. M. BRODEUR: Non, les ingénieurs sont employés sur le chenal.

L'hon. M. FOSTER: Vous avez ici des ingénieurs et vous leur payez une partie de leur dépenses sur les crédits votés pour le chenal. Pourquoi appelez-vous cela une part de dépenses du bureau général?

L'hon. M. BRODEUR: Ces fonctionnaires sont à Sorel, et ils travaillent sur le chenal du Saint-Laurent.

L'hon. M. FOSTER: Eh bien, ils ont là leurs dépenses de bureau. Pourquoi l'appelez-vous une part des dépenses du bureau?

L'hon. M. BRODEUR: Il y a dans ce bureau d'autres dépenses qu'il faut répartir sur d'autres travaux. A Sorel nous ne faisons pas seulement des réparations pour le chenal du Saint-Laurent, nous y faisons aussi d'autres travaux.

L'hon. M. FOSTER: Quels travaux?

L'hon. M. BRODEUR: Cette année nous avons construit deux vaisseaux dont l'un pour le bas Saint-Laurent.

L'hon. M. FOSTER: Cela se rattache aux travaux du chenal?

L'hon. M. BRODEUR: Non, ce n'est point pour le chenal. Ce navire est destiné au service des bouées et des phares, qui ne fait point partie de ce crédit, mais qui appartient à quelque autre item.

L'hon. M. FOSTER: Cela forme la part de dépenses de bureau qui revient au chenal?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Eh bien, cela fait \$29,000.

L'hon. M. BRODEUR: Maintenant, les dépenses que j'ai données pour chaque bateau ont été de \$522,000. Il y a aussi pour le service d'enlèvement des pierres, \$5,453.43.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre ne peut entendre \$522,000 pour chaque bateau?

L'hon. M. BRODEUR: Pour tous les navires.

L'hon. M. FOSTER: Les réparations coûtent \$122,000; les gages, \$136,000; le charbon, \$125,000; les approvisionnements, \$50,000; total, \$433,000. Ensuite, il y a: magasins, \$58,000; outillage, quais et bâtiments, \$103,000. Cela porte le total à \$594,000. La proportion des frais de bureau est de \$29,000. Nous sommes rendus à \$623,000. Je voudrais savoir où appliquer le reste des \$800,000.

L'hon. M. BRODEUR: Service des remorqueurs, inspection et nettoyage du chenal, \$42,000.

L'hon. M. FOSTER: Il y a encore à rendre compte de \$135,000.

L'hon. M. BRODEUR: Pour l'enlèvement des roches et le service des remorqueurs, la dépense a été de \$92,000. Remorquage et nettoyage, \$42,000.

M. PRICE: Combien y a-t-il de remorqueurs?

L'hon. M. BRODEUR: Quatorze.

L'hon. M. FOSTER: Quatorze remorqueurs à \$92,000? Cela fait environ \$7,000, chacun.

M. PRICE: Les frais d'exploitation sont compris dans les \$92,000?

L'hon. BRODEUR: Oui.

M. PRICE: Est-ce que ce sont des petits ou des gros remorqueurs?

L'hon. M. BRODEUR: Ils sont assez gros.

M. PRICE: Combien d'hommes forment l'équipage d'un remorqueur?

L'hon. M. BRODEUR: Seize pour un petit remorqueur et quarante-quatre pour un gros.

M. PRICE: Eh bien, ces remorqueurs doivent être immenses. J'ai un gros remorqueur à bord duquel il n'y a jamais plus de onze hommes d'équipage. Il faut que ce soit un remorqueur de l'Etat pour exiger seize hommes.

L'hon. M. BRODEUR: Vous ne devez pas oublier que ces remorqueurs fonctionnent nuit et jour, de sorte que l'équipage est moins nombreux que celui du remorqueur de mon honorable ami, puisque ce dernier comprend 11 hommes qui ne travaillent que le jour, tandis que j'en emploie 16 pour le jour et la nuit.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce à dire que 8 hommes forment une équipe?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Eh bien, il y a encore à rendre compte de \$43,000.

L'hon. M. BRODEUR: Quelle somme mon honorable ami veut-il former?

L'hon. M. FOSTER: Je tâche de trouver \$800,000.

L'hon. M. BRODEUR: J'énumère les dépenses du dernier exercice, et il y a un autre dragueur qui coûtera \$40,000.

L'hon. M. FOSTER: Vous estimez que l'autre dragueur coûtera \$40,000?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

Achat de terrains pour chantiers de marine à Sorel (à être voté de nouveau), \$30,000.

M. PRICE: Le ministre expliquera-t-il ce crédit?

M. BRODEUR: A Sorel, près de notre propriété, il y a un terrain qui ne nous ap-

partient pas. Il appartient à la succession McCarthy. Nous avons voulu l'acheter, car je crains que nous le paierons d'autant plus cher que nous attendrons plus longtemps. Mon sous-ministre a eu des pourparlers avec les représentants de la succession McCarthy, afin de bâcler l'affaire, mais nous n'avons pas pu effectuer un règlement. Cette somme servira à payer le prix d'achat de ce terrain.

L'hon. M. FOSTER: Qui est à la tête des travaux exécutés dans le chenal des navires?

L'hon. M. BRODEUR: M. Cowie dirigeait les travaux du chenal proprement dit et M. Desbarats les chantiers de Sorel. Depuis que M. Cowie est à l'emploi de la commission du port de Montréal, M. Fornéret est à la tête des travaux du port de Montréal et depuis que M. Desbarats est rendu à Ottawa, M. Papineau l'a remplacé à Sorel.

L'hon. M. FOSTER: Quelle expérience a M. Papineau?

L'hon. M. BRODEUR: Il fait partie de l'administration depuis trente ans environ. Il a été au département des Chemins de fer et des Canaux et au département des Travaux publics. Du consentement du ministre des Travaux publics, il est passé dans cette branche de la Marine.

L'hon. M. FOSTER: Quel âge a-t-il?

L'hon. M. BRODEUR: Un peu plus de 50 ans.

Pour compléter et construire l'outillage de dragage pour le fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et la Pointe-aux-Pères, \$250,000.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que le ministre fera de cette somme?

L'hon. M. BRODEUR: Acquisition d'un dragueur d'acier pour l'enlèvement des roches au prix estimatif de \$200,000; autre dragueur à godets pour le cap à la Roche, au prix de \$175,000; autre dragueur du même genre, au prix de \$125,000 et un nouveau bateau érocheur au prix de \$50,000. Cette somme de \$250,000 servira à achever la construction de ces dragueurs.

M. PRICE: Où les construit-on?

L'hon. M. BRODEUR: A Sorel.

M. PRICE: Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions afin de découvrir combien coûterait la construction de ces dragueurs ailleurs que dans les chantiers de l'Etat?

L'hon. M. BRODEUR: Nous préférons les faire construire sous notre direction.

M. PRICE: Je le comprends, mais je me demande si le pays consentirait s'il connaissait les énormes dépenses qui se font; j'en

M. L. P. BRODEUR.

doute beaucoup. Ces gaspillages devront cesser un jour; ils ne sauraient durer indéfiniment.

L'hon. M. BRODEUR: Je crois que mon honorable ami fait fausse route lorsqu'il parle de gaspillages.

M. PRICE: Nullement.

L'hon. M. BRODEUR: Au contraire; il n'y a jamais eu d'aussi bons placements que celui des fonds consacrés à l'approfondissement et à l'amélioration du chenal maritime du Saint-Laurent.

M. PRICE: Je ne dis pas que les fonds consacrés à l'amélioration du chenal du Saint-Laurent n'ont pas été bien employés, mais je déclare que les dragueurs coûtent trop cher, que les réparations coûtent aussi trop cher et sont exécutés d'une manière peu pratique. Je le dis sans crainte.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable député peut-il dire au comité pourquoi il tient ce langage? Il a répété plusieurs fois que les réparations de ces 14 remorqueurs et de ces 9 dragueurs, qui coûtent \$120,000 coûtent un prix excessif. S'il parle en connaissance de cause, qu'il nous dise pourquoi.

M. PRICE: Je puis dire que je m'y entends dans le service des remorqueurs. Je connais peu de chose concernant les dragueurs. J'ai vu sur le Saguenay les dragueurs de l'Etat inutilisés pendant plusieurs jours parce qu'on les réparait. Je sais comment se font ces réparations. Elles sont si mal exécutées que tout est à recommencer le lendemain.

M. CROSBY: Pourquoi tous ces dragueurs sont-ils construits à Sorel? Ne pourrait-on pas les construire à Halifax?

L'hon. M. BRODEUR: Nous n'avons pas à Halifax l'outillage nécessaire à la construction de ces dragueurs, tandis qu'à Sorel nous avons un groupe d'artisans qui exécutent de semblables travaux depuis des années, les uns depuis trente à quarante ans. La construction des dragueurs n'est pas un travail facile et exige des matériaux solides. Ainsi, le dragueur pour creuser dans le roc doit être solidement construit et mon honorable ami doit comprendre qu'en faisant exécuter les travaux par des artisans d'expérience avec des matériaux que nous fournissons, nous sommes certains d'être mieux servis que si nous demandions des soumissions. Je suis convaincu que nous fabriquerons de cette façon les dragueurs à meilleur marché, malgré l'assertion du député de Québec-ouest que je ne puis admettre, car je crois lui avoir démontré, au sujet des remorqueurs, que nous employons moins d'hommes que lui.

M. PRICE: Je ne crois pas que vous l'avez démontré.

M. CROSBY: Le ministre demande l'ouverture d'un crédit pour acheter plus de terrain à Sorel. Il sait fort bien que les chantiers anglais d'Halifax ont été cédés aux autorités canadiennes qui ont assez d'espace là-bas pour construire une douzaine de dragueurs. On n'y utilise pas le tiers de cette propriété. Pourquoi acheter plus de terrain à Sorel lorsque cette propriété d'Halifax ne sert à rien? Je ne m'oppose pas à ce qu'on construise quelques bateaux et dragueurs à Halifax, mais pourquoi n'en construirait-on pas quelques-uns à Halifax, même s'il faut y amener quelques ouvriers de Sorel?

L'hon. M. FOSTER: Il est dangereux de les envoyer à Halifax.

L'hon. M. BRODEUR: Cela coûte cher.

M. CROSBY: Si le ministre parle de la dépense, j'aurai quelque chose à dire, car s'il est de l'intérêt du pays de draguer le chenal du Saint-Laurent jusqu'à 40 ou 50 pieds, au besoin, et de l'entretenir en bon état, d'un autre côté, il faut surveiller l'emploi des fonds destinés à cette entreprise. J'ai entendu assez de témoignages au comité des comptes publics pour concevoir des soupçons au sujet de la manière dont s'exécutent les travaux de dragage du Saint-Laurent. Halifax offre toutes sortes d'avantages au point de vue de la construction de ces dragueurs. Si vous envoyiez à Halifax des hommes rompus au métier, nos ouvriers apprendraient bientôt à exécuter ces travaux, et il serait avantageux d'avoir plus d'un endroit où construire ces dragueurs. Vous devriez avoir deux cordes à votre arc.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la durée d'un dragueur à bras?

L'hon. M. BRODEUR: Notre plus ancien dragueur a été construit en 1886.

L'hon. M. FOSTER: Lorsque les travaux de ce chenal seront achevés, que ferez-vous de tous ces dragueurs?

L'hon. M. BRODEUR: Lorsque nous aurons creusé le chenal jusqu'à 30 pieds, nous serons peut-être obligés de l'approfondir jusqu'à 35 pieds. Etant donné le développement du trafic par la voie du Saint-Laurent, et je ne sais pas quand nous pourrions cesser les travaux.

Somme nécessaire pour quais permanents sur le lac Saint-Pierre et à d'autres points du chenal, sur le fleuve Saint-Laurent, \$90,000.

L'hon. M. BRODEUR: Un nouveau quai doit être construit à Pointe-du-Lac, et nous espérons avancer les travaux du nouveau quai à la traverse d'en bas.

Ces jetées sont faites en béton; celle de la traverse d'en bas a été pendant plusieurs années demandée par la fédération des armateurs. C'est probablement l'endroit le

plus dangereux du chenal, et, comme le courant est fort, il est presque impossible d'y faire tenir un bateau.

M. PRICE: Qu'est-il devenu de la jetée que vous aviez là auparavant?

L'hon. M. BRODEUR: Elle a été emportée par les glaces. M. le colonel Anderson me dit que si la nouvelle jetée est construite ailleurs que sur l'ancien emplacement, tout danger se trouvera supprimé.

L'hon. M. FOSTER: A quoi servira cette jetée?

L'hon. M. BRODEUR: Il y sera établi un phare.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce que ce n'est pas parce que le béton était mauvais si la première jetée s'en est allée en morceaux?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne sais pas.

L'hon. M. FOSTER: Ou plutôt vous n'aimez pas à en faire l'aveu? Je vais vous dire, moi, comment ces choses-là arrivent: Un ministre se fait remettre un plan par son ingénieur et puis il adjuge l'ouvrage; on nomme un surveillant pour des services politiques qu'il peut avoir rendus; ce surveillant ne connaît pas son affaire, et laisse passer du mauvais béton; ce qui fait qu'au bout de quelques années toute la chose se désagrège. Est-ce que ce ne serait pas là la raison de la perte de cette jetée?

L'hon. M. BRODEUR: Non. Je me souviens de deux occasions où des jetées ont été ainsi emportées; la construction de ces jetées avait été dirigée par l'ingénieur du ministère et sous la surveillance de nos agents.

L'hon. M. FOSTER: Oui, mais avec votre système de patronage, ce n'est pas par l'ingénieur qu'est nommé ce surveillant, mais par le représentant du comté.

L'hon. M. BRODEUR: Pas dans les cas où nous faisons nous-mêmes l'ouvrage.

M. JAMESON: Combien de temps cette jetée est-elle demeurée debout, avant d'être ainsi emportée, et est-ce qu'une enquête a été faite pour en connaître la cause?

L'hon. M. BRODEUR: Pour ces deux jetées dont je parle, nous avons eu le rapport de M. le colonel Anderson. A Sorel, c'est le fond qui était mauvais et l'accident a eu pour cause l'énorme pression des glaces. Cette jetée était là depuis trois ou quatre ans.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce qu'il n'y en a pas une qui a été emportée dix-huit mois après avoir été construite?

L'hon. M. BRODEUR: Oui. Je pourrais montrer à mon honorable ami des photographies qui lui feraient voir l'énorme masse de glace qui s'avance sur ces jetées.

Salaires et allocations aux gardiens de phares, \$40,000.

M. PRICE: Pourquoi cette augmentation de \$40,000?

L'hon. M. BRODEUR: J'ai fait la classification de ces phares, et ceci est pour donner aux hommes une petite augmentation.

M. HUGHES: Sur quelle base s'est faite cette classification?

L'hon. M. BRODEUR: La somme d'ouvrage qu'il y a à faire, l'importance des installations à surveiller et l'inaccessibilité des phares. Par exemple les phares du rocher des Oiseaux forment une classe spéciale.

L'hon. M. FOSTER: Qui est-ce qui fait la classification?

L'hon. M. BRODEUR: L'ingénieur en chef.

L'hon. M. FOSTER: Combien donnez-vous au gardien du rocher des Oiseaux?

L'hon. M. BRODEUR: S'il y a un signal de brume et quelque chose de spécial dans les appareils nous donnons jusqu'à \$1,400.

Agences, loyers, dépenses imprévues.—Service des phares et des côtes, \$33,000.

M. PRICE: Quels sont les appointements de M. le capitaine Johnston?

L'hon. M. BRODEUR: \$1,500.

M. PRICE: A-t-il eu quelque augmentation dernièrement?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

M. PRICE: A-t-il fait remise de l'argent qu'il a eu de la "Hestia"?

L'hon. M. BRODEUR: Non; on me dit que lui et l'équipage ont droit à cet argent.

M. CROSBY: Je demanderai au ministre de bien vouloir déposer les papiers relatifs à cette affaire. Est-ce que son ministère n'a pas demandé le remboursement de cet argent?

L'hon. M. BRODEUR: Oui; mais au moment d'agir, nous en avons été empêchés par un avis du ministère de la Justice nous disant que nous n'avions pas droit de recouvrer cet argent. Je déposerais les papiers demandés.

M. CROSBY: Quand cet avis vous a-t-il été donné?

L'hon. M. BRODEUR: Il y a deux mois environ.

M. PRICE: Dans son rapport, M. le juge Cassels dit que l'argent devrait être remboursé et cette contradiction entre M. le juge Cassels, qui est juge en chef de l'amirauté, et le ministère de la Justice me paraît étrange.

M. L. P. BRODEUR.

L'hon. M. FOSTER: M. le capitaine Johnston avait dit qu'il remettait cet argent.

L'hon. M. BRODEUR: Il y a là une question de droit, donnant lieu à des divergences d'opinions. La loi dit que le maître et l'équipage d'un vaisseau qui en sauve un autre ont droit au prix du sauvetage. La question se présente de savoir si la même règle ne s'applique pas à nos propres vaisseaux.

M. PRICE: Notre vaisseau n'était-il pas un croiseur?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

M. CROSBY: Si le ministre prétend qu'un vaisseau faisant la course en mer a droit à cet argent parce qu'il en aura remorqué un autre et que cet argent se divise entre le capitaine et les hommes de son équipage, il prétend une chose qui est absurde.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai jamais dit cela.

M. CROSBY: Si le ministre veut bien apporter ici les papiers, nous aurons occasion de revenir sur cette affaire.

M. LENNOX: Dois-je comprendre que le ministre a cru un temps avoir droit au remboursement de cet argent.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, c'est ce que les fonctionnaires de mon ministère m'avaient dit; mais au moment de prendre une décision, on nous a fait savoir, au ministère de la Justice, que notre action ne tiendrait pas.

M. LENNOX: Cependant, le ministre a pensé que cet argent devait lui revenir, et il se disposait à agir en vue de le recouvrer.

L'hon. M. BRODEUR: Oui; on refusait d'en faire la remise.

M. LENNOX: Et maintenant le ministre est d'avis que la question de droit est contre lui, et c'est pourquoi il n'a pas agi.

L'hon. M. BRODEUR: C'est cela.

M. LENNOX: Si le ministre pense avoir droit au remboursement de cette somme et qu'il en soit empêché par quelque texte de loi plus ou moins obscurs, pourquoi ne donne-t-il pas son congé à cet agent, qui refuse de faire ce qui est juste.

M. A. K. MACLEAN: Monsieur le président...

M. LENNOX: J'insiste pour une réponse.

M. l'ORATEUR SUPPLÉANT: Si l'honorable député a fini ses observations chacun est libre de demander la parole.

M. LENNOX: Est-ce que le ministre entend répondre à ma question?

M. A. K. MACLEAN: Avant cela, j'aurais un mot ou deux à dire. L'honorable

député veut savoir pourquoi l'administration ne prend pas des mesures en vu de recouvrer cet argent de M. le capitaine Johnston, ou lui donner son congé. La réponse est qu'il n'y a pas d'argent à recouvrer de M. le capitaine Johnston. Jamais il n'a eu dans les mains un sou que le ministère pourrait lui demander. La déclaration de M. le juge Cassels a été évidemment une erreur.

M. PRICE: Qui dit que ç'a été une erreur.

M. A. K. MACLEAN: Moi. Le vapeur "Hestia" avait été pris à la remorque par le "Lady-Laurier", bateau du gouvernement fédéral, et amené à Shelbourne-Roads. Voilà tout le service que le bateau du gouvernement a rendu dans la circonstance. De là, les agents du "Hestia" demandèrent les services du "Lady-Laurier" pour le touer jusqu'à Halifax; mais l'association des remorqueurs de Halifax s'était opposée à la chose parce que c'était un bateau du gouvernement. En attendant l'agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Halifax a consenti, c'est du moins ce que déclare le juge Cassels, et en cela il a raison, laisser le "Lady-Laurier" se rendre à Shelbourne pour y touer le "Hestia" jusqu'à Halifax, à la condition que le gouvernement recevrait \$400 par jour; mais la preuve démontre clairement que le "Lady-Laurier" n'a jamais aidé au touage, n'a jamais fait ce que l'on s'était engagé à lui faire faire, et il n'a par conséquent rien gagné.

A ce dernier égard la déclaration de M. le juge Cassels porte à faux, car plusieurs témoins ont soutenu que la convention de touage, si elle a eu lieu, n'a jamais été exécutée, et qu'il n'a été rendu aucun service. Vous trouverez aussi dans la preuve imprimée que le juge Cassels admet s'être trompé à une certaine phase des procédures dans l'idée qu'il s'est faite de l'affaire. Conséquemment le "Hestia" n'a jamais rien dû au gouvernement fédéral pour des services rendus en vertu de ce contrat par le vapeur "Lady-Laurier", et, par suite, M. le capitaine Johnston n'avait rien à remettre à l'administration.

M. CROSBY: Pourquoi le capitaine Johnston a-t-il fait cette réclamation?

M. A. K. MACLEAN: Il est vrai que M. le capitaine Johnston a prétendu à certains moments qu'il devait être fait pour lui et son équipage une réclamation pour le prix du sauvetage; mais je crois que le Gouvernement n'a pas voulu permettre à celui-ci d'instituer des procédures. Plus tard certaine association d'assureurs de Liverpool a fait passer à la compagnie Cunard, d'Halifax, une somme d'environ \$1,000 pour être distribuée entre le capitaine et ses hommes; \$500 au capitaine, \$250 aux offi-

ciers, et \$250 aux hommes de l'équipage, sous cette condition posée par cette association d'assureurs que la remise de cet argent serait faite publiquement à chaque destinataire, si M. le capitaine Johnston, les officiers et l'équipage n'y voyaient pas d'objection.

M. PRICE: Avaient-ils droit à cette réclamation?

M. A. K. MACLEAN: Oui.

M. LENNOX: Si le ministre (M. Brodeur) désire faire adopter ses crédits, ainsi que je le présume—je crois qu'il me répondra quand je lui pose d'une manière courtoise une question qui me paraît tout à fait raisonnable. Au reste, le ministre aurait tort de penser qu'il facilite les choses en poussant quelqu'un à amener le débat hors de la voie où il était engagé.

Le ministre est capable ou n'est pas capable de répondre à la question que lui pose le comité. S'il en est incapable, l'honorable député qui vient de parler (A. K. Maclean) a peut-être raison d'intervenir et de tacher de déplacer la question en faisant de longs discours hors d'à propos.

M. A. K. MACLEAN: Avais-je raison, c'est tout ce qu'il convient de savoir.

M. LENNOX: Le ministre, je suppose, procédait à tâtons, lorsqu'il décida de recouvrer cet argent. J'ai le droit de supposer qu'il connaissait les affaires de son département. Connaissant les faits, il en vint à la conclusion que le public a droit à cet argent. Peut-il dire que certains faits lui enseignent à présent que le public n'a plus droit à cet argent? Je ne m'occupe pas des raisons de l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean). Le ministre en vint à la conclusion qu'il pouvait recouvrer cet argent. Il ne nous a pas dit qu'il a changé d'opinion, mais qu'il s'est aperçu qu'une subtilité de la loi lui empêche de le recouvrer. S'il y a droit et que son employé refuse de le lui remettre, c'est un employé malhonnête, et le ministre n'a pas le droit de le garder plus longtemps au service de l'Etat. Je veux savoir pourquoi, le ministre étant investi du pouvoir voulu, n'a pas congédié cet employé ou ne l'a pas forcé à agir honnêtement envers le public? Je crois avoir le droit d'exiger une réponse, et l'honorable ministre ne traite pas convenablement le comité en ordonnant, comme il l'a fait, à un honorable député, que soit son rang et son utilité dans le parti, de se lever pour détourner une discussion de son cours. C'est pourtant ce que le ministre vient de faire en ordonnant au député de Lunenburg, d'une voix que nous avons entendue distinctement de ce côté de la Chambre, de se lever pour prendre la parole.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député (M. Lennox) suppose qu'il a le droit de se lever à la Chambre et de dire: "J'insiste sur la réponse du ministre", mais je lui conteste ce droit. L'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) a le même droit que l'honorable député (M. Lennox) de prendre la parole à la Chambre. La proposition peut paraître extraordinaire, mais je l'affirme humblement et respectueusement. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a fait preuve de mauvais jugement en "insistant sur la parole du ministre", quand l'honorable député de Lunenburg s'est levé pour prendre la parole.

M. LENNOX: Il se présente des occasions ou d'autres députés deviennent aussi arbitraires que le député de Simcoe-sud lui-même. S'il est un membre de cette assemblée qui a fait preuve de despotisme — je regrette de lui rappeler ce souvenir — c'est bien le ministre (M. Fielding) l'année dernière, en traitant de la question des droits et prérogatives des députés de la gauche, quand il leur a dit qu'ils n'avaient de droits que ceux qu'il lui plaisait de leur accorder, que la minorité n'a de droits que ceux que lui, représentant la majorité, juge à propos de lui concéder. J'ai dit respectueusement que je désirais avoir une réponse. Je n'ai pas dit que j'insistais.

L'hon. M. FIELDING: Je demande pardon à l'honorable député, il a dit "j'insiste".

M. LENNOX: Alors, je ne contredirai pas le ministre des Finances. Je crois que tout membre de ce comité a le droit d'insister. Il est tenu de représenter le public, et il a tout autant le droit, et il est tout autant de son devoir d'insister quand il en est temps, qu'il a le droit d'être ici à son siège quand s'ouvre la séance. Je n'ai pas d'excuse à faire ni rien à retirer pour l'attitude que j'ai prise. Bien que le ministre des Finances dise que j'ai pris une allure un peu trop hautaine, ou quelque chose de ce genre, je m'en rapporte au jugement de la Chambre, soit de la gauche soit de la droite, pour décider si j'ai outrepassé les bornes de mon devoir comme député. Donc, je ne me porte pas plus mal, malgré la semonce du ministre.

L'hon. M. FIELDING: Je la croyais très douce.

M. LENNOX: Le ministre est toujours très doux quand il ne s'excite pas, mais quand il s'excite, j'ai le regret de le dire, il perd son bon jugement d'ordinaire, et ne sait plus faire la part des choses, tel qu'en l'occasion que je viens de mentionner.

M. H. LENNOX.

M. CROSBY: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, j'ai deux questions à poser à l'honorable député de Lunenburg. Où a-t-il pris l'information que S. Cunard et Cie ont partagé la somme de \$1,000...

Plusieurs DEPUTES: Parlez plus haut.

M. CROSBY: Je vais vous parler assez haut. Où avez-vous pris l'information...

Plusieurs hon. DEPUTES: A l'ordre.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député (M. Crosby) ne doit pas s'adresser directement à un membre du comité.

M. CROSBY: Je me suis en premier lieu adressé au fauteuil.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député a mainte fois enfreint la règle en s'adressant directement aux honorables députés. L'honorable député doit toujours s'adresser au fauteuil et parler des autres députés à la troisième personne.

M. CROSBY: Je veux demander à l'honorable député Lunenburg...

M. A. K. MACLEAN: Ne vous fâchez pas.

M. CROSBY: C'est ainsi que je me suis adressé la première fois. Je voudrais demander à l'honorable député où il a pris l'information que Cunard et Cie avaient partagé la somme de \$1,000 entre les membres de l'équipage du "Lady-Laurier"?

M. A. K. MACLEAN: Voulez-vous une réponse immédiatement?

M. CROSBY: Immédiatement.

M. A. K. MACLEAN: Je l'ai prise dans les dépositions recueillies à l'enquête devant M. le juge Cassels, et c'est M. Black, de la société Pickford et Black qui l'a donnée...

M. CROSBY: Il a dit que.....

A. K. MACLEAN: Je vous ai donné ma réponse.

M. CROSBY: Combien d'argent l'équipage du navire a-t-il eu? L'a-t-il obtenu?

M. A. K. MACLEAN: Il a obtenu \$250 sur \$1,000.

M. CROSBY: Je demande au député de Lunenburg combien le capitaine Johnson a reçu, car la preuve, je crois, ne montre pas que personne d'autres ait reçu d'argent.

M. A. K. MACLEAN: J'ai déjà dit à l'honorable député que le capitaine Johnson a reçu \$500, et les dépositions le prouvent.

M. CROSBY: J'ai lu toutes ces dépositions, et je n'y ai rien vu de tel. Je demanderai au député de Lunenburg: M. Black

n'a-t-il pas déclaré qu'il avait donné \$500 au capitaine Johnson?

M. A. K. MACLEAN: Il est vrai qu'une somme de \$1,800 a été déboursée en tout, mais \$1,000 de ce montant venaient de l'association des assureurs d'Angleterre. Un câble de remorque du "Lady-Laurier" a été brisé pendant le remorquage du navire dans la rade de Shelburne, où il fut échoué, mais Pickford et Black en ont remboursé le prix. Ils ont payé à l'équipage du "Lady-Laurier" certaines sommes pour services rendus.

M. CROSBY: Le député peut-il dire combien Pickford et Black ont payé au département de la Marine et des Pêcheries?

M. A. K. MACLEAN: Rien.

M. CROSBY: L'honorable député peut-il me dire comment il se fait que le capitaine Johnson a gardé les \$400 qu'il a reçus de M. Blazeley pour avoir amené l'"Aberdeen" d'Halifax au "Mount-Temple"?

M. A. K. MACLEAN: Je n'ai jamais entendu dire que le capitaine Johnson avait conduit l'"Aberdeen" jusqu'au "Mount-Temple", et je ne le crois pas.

M. CROSBY: Je me suis trompé, c'est le "Lady-Laurier" qu'il a descendu au "Mount-Temple".

M. A. K. MACLEAN: Je n'ai jamais su que le capitaine Johnson avait reçu de l'argent pour avoir amené le "Lady-Laurier" au "Mount-Temple". Le premier est allé au secours de celui-ci, un navire du Pacifique-Canadien, qui s'était échoué dans mon propre comté. Je me rappelle avoir lu cette nouvelle dans un journal du matin. Je m'acheminai à ce moment vers la Chambre des communes, et la nouvelle disait que mon premier devoir avait été de me rendre au département de la Marine et des Pêcheries pour prier le département de donner ordre à tous ses bateaux qui se trouvaient dans le voisinage d'aller porter secours à ce navire et ses 700 ou 800 passagers.

M. CROSBY: Lorsque le capitaine Johnson reçut \$400 de M. Beazley, avait-il le droit de garder cet argent, sachant que cet argent lui était payé pour avoir porté secours au "Mount-Temple"?

M. A. K. MACLEAN: Je crois que le capitaine Johnson prétend que ces \$400 sont pour un tout autre service.

M. CROSBY: L'honorable député ne paraît pas le savoir. Je dis que Pickford et Black ont payé \$1,500 au capitaine Johnson.

M. A. K. MACLEAN: Vous n'avez pas de preuve à cet effet.

M. CROSBY: Si l'honorable député veut déposer la preuve contenue dans le rap-

port de l'enquête Cassels, je lui ferai des excuses.

M. A. K. MACLEAN: Je ne porte pas dans mes poches les quatre ou cinq volumes qui constituent le rapport de l'enquête du juge Cassels, mais je m'engage, la première chose demain matin, à montrer à l'honorable député, dans ces rapports, la preuve de l'exactitude de mes avancés.

M. CROSBY: Pendant qu'il y sera, voudra-t-il se rappeler ces \$400.

M. LENNOX: Maintenant, je demanderai au ministre s'il veut être assez bon de me répondre.

L'hon. M. BRODEUR: Je dois dire que cette affaire du "Hestia" est passablement compliquée. Lorsque l'affaire se produisit, un an ou deux passés, les fonctionnaires du département la portèrent à mon attention, en disant qu'ils croyaient que nous pouvions réclamer au capitaine Johnson le montant qui lui avait été payé comme récompense de sauvetage. Ce montant comprenait \$500 à lui-même, \$250 pour l'équipage et \$250 pour les officiers.

Ils ont pensé aussi que nous avions une réclamation contre les propriétaires du navire pour avoir eu les services du bateau du Gouvernement le "Lady Laurier" et j'ai donné ordre immédiatement de faire une réclamation contre les propriétaires du vaisseau. Ils nous ont répondu que nous n'avions aucune réclamation contre eux. Ils ont dit que les bateaux du Gouvernement n'avaient pas l'habitude de faire les réclamations de ce genre et que c'était contraire à l'usage en Angleterre pour les bateaux du Gouvernement de demander paiement pour les sauvetages. Au sujet des droits de sauvetage payés aux officiers et matelots, j'ai pensé que le Gouvernement pouvait avoir droit de réclamer l'argent reçu par eux. Je demanderai à mon honorable ami, qui est un avocat d'expérience, s'il n'y a pas un doute sérieux au sujet de notre droit d'exiger d'un capitaine d'un bateau du Gouvernement qu'il dépose dans le trésor une somme qu'il a reçue pour sauvetage. Mon honorable ami comprendra lui-même qu'il y a beaucoup de doute à ce sujet. Peut-être me suis-je trop empressé à donner une réponse sur cette question, peut-être que les fonctionnaires sur l'avis desquels je me fondais, se trompaient lorsqu'ils disaient que le Gouvernement avait droit de se faire rembourser l'argent. Cet argent n'appartenait pas au pays. Il appartenait à d'autres. Il appartenait à l'équipage du navire et la question est de savoir si l'équipage y avait droit. Je dois informer le comité que depuis lors le département a donné des ordres précis qu'à l'avenir personne n'aura le droit de faire des réclamations de ce genre. Dans le passé la politique du Gouvernement a été quel-

que peu vague à ce sujet. Dans quelques cas les officiers réclamaient l'argent du département, dans d'autres cas les officiers du département le réclamaient directement au navire. Le capitaine Johnson a prétendu qu'il s'est conduit comme maître du navire d'après les règles ordinaires de la loi de la marine marchande, et qu'il avait le droit de réclamer les droits de sauvetage. Dans tous les cas la question principale au sujet du remboursement de l'argent n'est pas exempte de doutes. Je crois que mon honorable ami admettra avec moi que si nous lui intentions une poursuite nous ne réussirions pas. Mon honorable ami dit pourquoi ne pas les destituer? Mais est-ce même une faute technique? Voici des hommes qui dans l'exécution quotidienne de leurs travaux, prétendent qu'ils ont droit en vertu de la loi de la marine marchande à une certaine somme d'argent. La seule chose qu'ils auraient pu faire peut-être, eût été de faire la réclamation par l'entremise du département. Les propriétaires du navire "Hestia" ont simplement donné à cet homme sa récompense. Je ne crois pas que nous puissions réclamer le remboursement de cet argent, et je crois que mon honorable ami sera de mon avis à ce sujet. La question était tellement douteuse que l'on n'a pas jugé à propos de faire une telle réclamation.

C'était une question d'interprétation de la loi. Lorsqu'un officier nous réclame une chose à laquelle il a droit et lorsqu'il y a un élément de doute sérieux dans nos prétentions, je suis certain que mon honorable ami conviendra avec moi qu'il n'y a pas là de raison suffisante pour le destituer.

M. DANIEL: Le ministre croit-il réellement que les vaisseaux du Gouvernement font partie de la marine marchande, et que les capitaines des bateaux du Gouvernement sont soumis à la loi de la marine marchande? Bien que je ne prétende pas avoir une connaissance légale de ces questions, à mon avis cette réclamation est des plus révoltantes. Les seules réclamations que j'ai entendu dire qu'un bateau du Gouvernement avait droit de faire, était une part dans la prise des navires de guerre. Je n'ai jamais entendu dire que les capitaines de bateaux du Gouvernement, travaillant sous les ordres du département, eussent le droit de réclamer une indemnité ou des droits de sauvetage. Je voudrais que le ministre nous dise si les bateaux du Gouvernement sont considérés comme des navires marchands ou non. Toute la cause me paraît reposer sur ce point.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami sait probablement que les navires du Gouvernement doivent être enregistrés comme tous les autres navires. Je crains de ne pas m'être bien fait comprendre de

M. L. P. BRODEUR.

mon honorable ami. Nous n'avons nullement l'intention de réclamer des droits de sauvetage pour l'usage des bateaux du Gouvernement, mais nous adopterons la coutume suivie en Angleterre où les bateaux du Gouvernement ne réclament jamais d'indemnité de sauvetage, lorsqu'ils vont aider à un autre vaisseau en détresse. Telle est la politique que j'ai adoptée. Voici maintenant la politique que nous suivrons à l'égard des capitaines de nos bateaux. Ces capitaines devront faire connaître au département s'ils croient avoir droit, dans le cours ordinaires des opérations de sauvetage à une indemnité et la réclamation sera faite par le département. Telle est la règle suivie en Angleterre. Non seulement les phares flottants et les vaisseaux ordinaires sous le contrôle de la chambre de commerce, mais les vaisseaux de guerre même lorsqu'on s'en sert pour ces objets—et un de ces objets est de protéger le commerce—ne réclament jamais rien pour l'usage des vaisseaux eux-mêmes lorsqu'ils vont au secours de navires marchands, mais ils laissent leurs officiers et l'équipage réclamer les droits de sauvetage. Nous nous proposons de suivre la même règle dans ce pays.

M. CROSBY: Le ministre n'a-t-il pas dit qu'il y a deux mois environ le département de la Justice a décidé que le département de la Marine n'avait pas le droit de réclamer cet argent du capitaine Johnson?

L'hon. M. BRODEUR: Depuis que le rapport a été déposé.

M. CROSBY: J'ai compris que le département de la Marine avait avant cela demandé au capitaine Johnson de rembourser \$1,900.

L'hon. M. BRODEUR: Non. Sur les \$1,000 reçus on lui a donné \$500.

M. A. K. MACLEAN: Si je ne me trompe, il a reçu davantage.

M. CROSBY: Il s'agit des \$1000 que le département de la Marine et des Pêcheries a exigés du capitaine Johnston. J'ai une question à poser au ministre. Après qu'on eût exigé cette somme de lui, le capitaine Johnston qui était capitaine du bâtiment "Lady-Laurier" n'a-t-il pas été élevé à la charge de surintendant des phares?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, le capitaine Johnston est un excellent officier, un homme de grande expérience, et le département n'a eu, en général, qu'à se louer de ses services. Il y a bien cette divergence d'opinion qui, ainsi que je viens de le dire, a surgi entre lui et le département quant à savoir s'il fallait, oui ou non, rendre ces deniers, mais cela n'autorisait pas sa démission. Nous n'entendons nullement exercer des pouvoirs de dictateurs.

M. HUGHES: Vous avez bien congédié un receveur des postes arbitrairement.

L'hon. M. BRODEUR: Nous voulons rendre justice à tout le monde. Le capitaine Johnston est un officier méritant, il a été nommé surintendant des phares, et il s'acquitte de ses devoirs d'une façon qui lui fait honneur et lui vaut les louanges du ministère.

M. CROSBY: Le département lui avait demandé le remboursement de \$1,900, il a répondu qu'il ne rembourserait pas ces deniers, et c'est alors qu'on l'a élevé à la charge de surintendant des phares.

L'hon. M. BRODEUR: Je l'affirme, j'ai eu raison d'agir ainsi. L'honorable député n'est pas juste envers le capitaine Johnston. C'est un officier méritant et parce qu'un fonctionnaire diffère d'opinion avec le département, cela ne nous autorise nullement à la congédier. Il faut s'inspirer de principes de justice et d'équité, et ce sont là les principes dont je me suis inspiré dans l'attitude que j'ai adoptée à l'égard de M. Johnston.

M. MACDONALD: Je puis ajouter à la déclaration du ministre que le capitaine Johnston avait parfaitement le droit de toucher ces deniers. Voilà cinq cents ans qu'il est reconnu en Angleterre comme de droit commun que les capitaines et les officiers des bâtiments de la flotte de sa Majesté sont autorisés à réclamer le droit de sauvetage des navires au secours desquels ils se ont portés. Ce principe a été reconnu comme question de droit commun au cours de l'histoire d'Angleterre. On a révoqué la chose en doute et du moment qu'on eût éclairci la question, on comprit que le capitaine Johnston était parfaitement dans son droit.

M. MADDIN: Il se peut que depuis cinq cents ans il soit reconnu en droit commun que les capitaines et les seconds des vaisseaux de guerre britanniques soient autorisés à réclamer le droit de sauvetage, mais cela se faisait à une époque où le capitaine Drake naviguait sur les hautes mers, alors que la plupart des amiraux anglais n'étaient que des corsaires. A cette époque ils pouvaient attaquer les bâtiments en exigeant un tribut, ils pouvaient s'écarter de leurs routes ordinaires; pouvaient provoquer le sauvetage et réclamer le droit de sauvetage mais au cours des cinquante années dernières, je doute fort que le député de Pictou puisse trouver dans le compte rendu des causes jugées par les tribunaux d'amirauté en Angleterre un seul exemple, une seule circonstance où un navire de l'Etat, un vaisseau de guerre ou un croiseur ait réclamé le droit de sauvetage on en ait reçu le prix.

M. A. K. MACLEAN: En 1886, le "Newfield", steamer du gouvernement fédéral reçut le prix du sauvetage. Par décret en conseil, le gouvernement paya au capitaine de ce steamer et à M. Johnston, qui était surintendant des phares en Nouvelle-Ecosse, la somme de \$500, bien que M. Johnston n'eût rendu aucun service, relativement au sauvetage.

M. MADDIN: Cela ne cadre nullement avec l'affaire à laquelle j'ai fait allusion. Mon collègue nous a parlé de la pratique suivie en droit commun dans la mère patrie et je doute qu'il y trouve un précédent. Le député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) nous cite une circonstance dans laquelle une somme a été payée par décret en conseil. Sans doute le Gouvernement consentirait volontiers à adopter un décret en conseil, pour récompenser les officiers du steamer "Lady-Laurier", s'ils l'eussent mérité, mais au lieu de conclure qu'ils pouvaient réclamer le droit de sauvetage et de reconnaître la légitimité de leurs réclamations, on a demandé au capitaine Johnson de rembourser ces deniers au gouvernement.

Le ministre de la Marine a exigé le remboursement de ces deniers, et depuis on lui a appris que pour quelque erreur ou vice de forme, il ne saurait recouvrer ces deniers. A la suite des explications présentées par le député de Lunenburg qui a si bien mis en lumière toute la preuve testimoniale figurant dans le rapport du juge Cassels, il me semble que le capitaine du steamer "Lady-Laurier" a été victime d'une injustice et le ministre de la Marine lui doit des excuses pour lui avoir demandé le remboursement de cette somme. Je me rappelle que John McKinnon ouvrit le tablier au pont de Grand-Narrows au Cap-Breton et arrêta la circulation des trains sur l'Intercolonial. On ne jugea pas à propos de renvoyer du service cet individu qui laissa le tablier ouvert jusqu'à ce qu'il eût obtenu ce qu'il demandait, une augmentation de salaire; mais il est possible que l'affaire comporte quelque sens politique. Je vois par les journaux du matin que le ministère de la Marine et des Pêcheries, à la demande du député du Cap-Breton (M. McKenzie) a jugé à propos de congédier un nommé McRae, garde-barrière à Plaster-Cove, dans les lacs du Bras-d'Or, pour ingérence dans les élections.

Je n'ai pas de doute que si ce fût la perte de l'homme à Plaster-Cove, ce fut le salut de M. Johnson. Si les capitaines, les patrons, ou les officiers des navires du gouvernement ou des bateaux de protection pour les pêcheries n'ont pas droit au sauvetage, ils ont le droit de le réclamer devant les tribunaux où ils peuvent prouver leur réclamation et je prétends qu'il était nécessaire, en 1886, d'adopter un arrêté du conseil pour donner une apparence légale et

un droit aux parties de recouvrer une indemnité, et alors le Gouvernement pouvait faire la même chose si le capitaine du "Lady-Laurier" méritait une telle reconnaissance.

L'hon. M. BRODEUR : Ai-je compris que mon honorable ami déclarait qu'en Angleterre les navires de guerre de l'amirauté ne faisaient jamais de réclamations pour sauvetage en faveur du capitaine de l'équipage?

M. MADDIN : Je déclare que l'honorable député de Pictou peut à peine citer un exemple dans l'espace de cinquante ans.

M. E. M. MACDONALD : Si j'avais le temps de faire des recherches à la bibliothèque je pourrais vous citer des exemples qu'il y a moins de vingt-cinq ans

M. CONGDON : La difficulté ne réside pas dans le fait de trouver des précédents pour le paiement de sauvetage mais de trouver un précédent établissant que la couronne s'est efforcée de recouvrer des officiers et de l'équipage qui ont reçu, parce qu'il est dans l'intérêt de la propriété publique que les officiers et les équipages des navires de l'Etat, aussi bien que des navires particuliers, soient encouragés à rendre des services de ce genre et je crois, que ce serait malheureux s'il étaient privés de cet encouragement qui est accordé à tous les services rendus dans le civilise.

M. A. K. MACLEAN : Je crois qu'il est très injuste que nos honorables adversaires prennent cette position à ce sujet et relativement à cet officier du Gouvernement, le capitaine Johnson. Je ne dis pas que quelqu'un ait tenté de propos délibéré de dénaturer l'action du capitaine Johnson, ou de lui faire une injustice. Je crois que je ne peux pas reprocher aux honorables députés de ne pas connaître les faits de ce cas particulier, quand le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries a été affreusement stupide à propos de toute cette affaire et a fait des demandes au capitaine Johnson et aux autres personnes de remboursement pour des services qu'ils n'avaient jamais rendus. Il y avait aussi d'autres employés de l'agence du département de la Marine à Halifax qui étaient également stupides. Le télégramme suivant qui est donné dans les témoignages rendra plus clair ce que j'ai dit il y a un moment. Il a été envoyé par le sous-ministre à l'agent d'Halifax. Le "Lady-Laurier" était à Halifax et le "Hestia" était dans le port de Shelburne et on demandait les services d'un remorqueur pour mettre à flot le bateau échoué. Voici le télégramme :

Relativement à l'"Hestia", si aucun autre navire n'est disponible, le "Lady-Laurier" rendra tous les services possibles en le faisant venir à Halifax. Il est entendu que les propriétaires de l'"Hestia", devront payer pour le travail fait. Vous ferez des conditions avec

M. J. W. MADDIN.

eux dans ce but. Communiquez avec Pickford et Black.

M. Tremaine au nom du département est allé au bureau de Pickford et Black et il a consenti à payer au "Lady-Laurier" s'il remorquait l'"Hestia" à Halifax, la somme de \$40 par jour. La Halifax Tow Boat Company protesta auprès du Gouvernement contre la mesure d'envoyer un navire pour faire ce travail, et la Halifax Tow Boat Company signa un contrat avec Pickford et Black les agents de l'"Hestia" pour remorquer l'"Hestia" à Halifax et ils le remorquait une gratification; il n'a pas rendu de service à la suite des instructions données dans le télégramme. Le sauvetage est toujours divisé en deux parties qui vont l'une au propriétaire et l'autre qui est distribuée aux officiers et à l'équipage du navire. Le Gouvernement n'avait pas plus de droit à ces mille dollars qu'à l'argent que je peux avoir dans ma poche; mais quand il a appris que le capitaine Johnson avait reçu cet argent, il a été sous l'impression qu'il avait été payé en vertu du contrat qu'il avait passé, mais auquel il ne s'était jamais conformé et qu'il était payé pour le remorquage de l'"Hestia" à Halifax, quand, en réalité, il n'y avait pas eu du tout de remorquage.

M. MADDIN : C'est aussi clair que le jour qu'on lui a versé \$1,000 pour ne rendre aucun service.

M. DANIEL : L'honorable député (M. Maclean) veut-il dire pourquoi il a été payé?

M. A. K. MACLEAN : Le "Lady-Laurier" a rencontré le steamer "Hestia" sur la côte de la Nouvelle-Ecosse en train de couler et il l'a remorqué à terre, à une très petite distance du port de Shelburne. Voilà le service rendu. L'argent a été payé comme gratification par une association des assureurs aux officiers et à l'équipage du "Lady-Laurier"; cette somme a été envoyée à Halifax aux agents du gouvernement avec instruction de la verser aux officiers et à l'équipage et de faire connaître publiquement le paiement si c'était nécessaire. Au sujet de ces \$1,000, voici le témoignage qui a été rendu par W. A. Black, d'Halifax :

Hon. M. Cassels : Voudriez-vous bien donner lecture des entrées pour que le sténographe puisse les prendre?

M. Watson : Oui, Votre Seigneurie, dès que je les aurai trouvés. Je vois que c'est à la page 190. Il y a dans la marge 200, représentant je suppose £200; capitaine du "Lady-Laurier" pour sauvetage, gratification au capitaine et aux officiers de ce navire pour leurs services rendus à l'"Hestia" et à son chargement estimé en moyenne £200.

L'avocat lisait dans ses livres de comptes quand il a fait cette déclaration. Dans une autre partie des témoignages que je n'ai pas ici, mais que je puis donner demain

matin, à mon honorable ami, ceci est encore plus clair.

Entretien et réparation de phares, \$547,000.

M. MADDIN: Qui est chargé de l'achat du charbon pour les phares et stations de signaux de brume sur le littoral du Cap-Breton?

L'hon. M. BRODEUR: Les achats se font par l'entremise du préposé aux achats à Ottawa. Il est fait appel de soumissions et l'entreprise est adjugée au soumissionnaire pour la somme la plus basse.

M. MADDIN: Pourquoi la compagnie "Cape Breton Mining" reçoit-elle \$7.85 la tonne pour le charbon livré au cap Race, \$6 la tonne pour le charbon livré à Long-Point, \$6 pour le charbon livré à l'île Cranberry, et \$6.50 pour le charbon livré à l'île Scatterry, tandis que la compagnie compagnie Dominion Coal, n'a reçu que \$3 la tonne pour le charbon livré à Louisbourg. Se sert-on de la même qualité de charbon dans tous ces endroits?

L'hon. M. BRODEUR: C'est facile à expliquer. Nous stipulons que toutes les soumissions seront pour du charbon livré à ces divers endroits, et il s'en trouve qui sont plus difficiles à atteindre que d'autres. Ce n'est pas du tout la même chose de livrer du charbon au cap Race et de livrer du charbon à Louisbourg.

M. MADDIN: Je conçois parfaitement qu'il soit difficile de livrer du charbon au cap Race et à l'île Scatterry à certaines saisons de l'année; mais je ne vois pas de raison pour que le charbon soit payé plus cher à Low-Point que dans la ville de Sydney. Le ministre sait-il qui a fourni le charbon au phare de Low-Point, en septembre, octobre, novembre et décembre 1908?

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai pas ce renseignement ici, mais je pourrai l'obtenir. Nous stipulons que le charbon proviendra de l'ancienne mine de Sydney ou de la mine Reserve, ou sera de même qualité, et qu'il sera livré aux divers points de consommation. L'entreprise dans tous les cas a été adjugée au soumissionnaire pour la somme la plus basse.

M. MADDIN: On m'informe que Thomas O'Neil, de Waterford, près du signal de brume et du phare de la pointe Low a fourni du charbon pour ce phare l'automne dernier. Je sais d'une manière certaine que lors de l'ouverture des charbonnages n° 12 et n° 14, de la compagnie "Dominion Coal", lors du percement des galeries, on a extrait près de la surface beaucoup de charbon qui n'était pas de qualité marchande; tellement que la compagnie Dominion Coal n'a pas cherché à le vendre. Elle l'a laissé en tas et s'est borné à le vendre \$1 la tonne à tous ceux qui se sont présentés. Quelques-uns parmi les plus pauvres de la localité, et les cultiva-

teurs qui étaient en mesure de s'en servir en même temps que de bois franc, en ont acheté à ce prix. En novembre dernier, ce qui restait de charbon, à peu près 100 tonnes, a été acheté en bloc par ce nommé Thomas O'Neil, a été charrié par lui et livré à la station du signal de brume et au phare de Low-Point. Si mes renseignements sont inexacts je me trouve à commettre une injustice envers le département, et peut-être aussi envers M. O'Neil, mais la source de ces renseignements me paraît être inattaquable. Je me suis assuré que M. O'Neil a acheté ce charbon, qu'il l'a charrié et mis en tas à proximité du phare. Je m'en suis assuré par l'entremise de nombre de personnes qui se sont donné la peine d'aller aux renseignements. S'il en est ainsi, c'est une injustice à l'égard du département, et c'est une injustice grossière à l'égard de celui qui est tenu de voir au chauffage de la station de Low-Point. On m'informe également que la fourniture du charbon à la station du signal de brume et au phare de l'île Flint se fait par l'entremise de deux personnes le Dr Bissett, et un conseiller municipal de Port Morien. A une date moins avancée de la session, je me suis efforcé de démontrer que l'industrie des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse n'était pas dans un état aussi florissant qu'elle devrait l'être; et je soumetts que si ces messieurs fournissent le charbon pour ces phares, ils ne le font pas par simple mesure d'hygiène. Cette opération n'est ni légitime ni juste. Je ne m'oppose pas à ce que le Gouvernement paye \$5 ou \$6 ou même \$10 la tonne, si c'est la valeur du charbon; mais les propriétaires des charbonnages devraient être les adjudicataires des entreprises, de manière à ce que ceux qui sont mineurs de leur métier en aient le bénéfice. Il est injuste que M. O'Neil, à Low-Point, que M. Macauley et le Dr Bissett à Port Morien se fassent intermédiaires et deviennent adjudicataires des entreprises pour la fourniture du charbon aux phares de l'Etat le long des côtes du Cap-Breton

Si mes renseignements sont erronés, je m'empresserai lors de la prochaine délibération des crédits de faire les rétractations nécessaires; mais on m'assure de bonne source que ce que j'ai déclaré est bien vrai, et je signale l'affaire à l'attention du ministre dans l'espoir qu'il mette fin à ce gaspillage qui se poursuit dans certains départements. Il est un autre crédit que je désire relever; ai-je raison de supposer, d'après les déclarations du ministre, que toutes les fournitures sont achetées par l'entremise de l'agent-acheteur à Ottawa?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, même dans le cas des marchés pour la fourniture du charbon dont vous venez de parler, il a été fait appel de soumission par voie de publi-

cité, et je serais très surpris que les critiques de l'honorable député eussent quelque fondement.

M. MADDIN: Si telle est la ligne de conduite suivie par le département, je l'approuve cordialement; mais j'ai toute raison de croire que c'est l'autre pratique qui est en vogue.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député aura-t-il l'obligeance de me dire de qui il tient ces renseignements, car je me propose d'informer.

M. MADDIN: Certainement. Si le ministre y est agréable, je lui fournirai le renseignement en particulier, ou je le lui fournirai en partie dès maintenant.

L'hon. M. BRODEUR: Comme il plaira à l'honorable député.

M. MADDIN: M. R. V. Hall, de la division n° 5 Sydney est celui qui m'a informé que M. O'Neil avait obtenu le marché Low-Point. Je ne puis dire en ce moment qui m'a fourni le renseignement au sujet du marché pour Port-Marien. A la page O—101, je vois que M. Robert Musgrave, de North-Sydney, a vendu du bœuf à \$18 le baril. A la même page, je vois que la maison H. W. Wentzell, de Halifax, a vendu trois barils de bœuf à \$12 le baril. Je désire aussi faire observer que M. Musgrave a fourni de la farine à \$6.25 le baril, tandis que la maison Wentzell recevait \$5.20 du baril. Cette dernière maison a aussi vendu de la farine livrable au cap Race, 10 barils à \$5.25 et 4 barils de bœuf à \$12. Il y a une différence de 25 p. 100 dans les prix de la farine entre ces deux maisons, et une différence de 50 p. 100, dans les prix de la viande. On devrait nous expliquer la raison de ces différences.

L'hon. M. BRODEUR: Je prierais mes fonctionnaires de compiler les comptes et de me faire rapport; si je puis obtenir ce rapport demain, j'en donnerai communication à l'honorable député.

Construction de phares et aides à la navigation, y compris les appareils, signaux sous-marins, et l'achat de bateaux convenables pour l'exécution des travaux de construction, \$800,000.

M. SPROULE: Ces appareils sont-ils destinés à l'établissement de Prescott?

L'hon. M. BRODEUR: Prescott se trouve compris dans la liste.

M. SPROULE: Continuez-vous à acheter des mêmes maisons qui se sont signalées par de graves abus?

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député veut parlé d'Irwin et Brooks, je conjecture?

M. SPROULE: Pas plus de ceux-là que des autres qui ont été mêlés au changement de l'ancien système au nouveau, et à l'achat des bouées à gaz et autres four-

M. J. W. MADDIN.

nitures. Prenez la maison Wilson qui a durant des années perpétré de graves fraudes au détriment du département.

L'hon. M. BRODEUR: Les expressions dont l'honorable député se sert n'ont guère leur raison d'être en ce qui regarde l'achat des bouées à gaz. Les bouées à gaz que nous avons aujourd'hui sont d'invention nouvelle et ont donné grande satisfaction. On utilise maintenant ces sortes de bouées dans nombre de pays où on en a fait l'épreuve. Naguère les bouées en usage par le Gouvernement étaient à haute pression et il s'est produit de sérieux accidents. Il nous a fallu payer une forte somme en raison d'un accident survenu à Kingston et d'un autre survenu à Parry-Sound. Mais nous avons un système automatique de bouées à gaz qui a grandement diminué le danger d'accidents. Ces bouées ne sont plus à haute pression; elles sont, au contraire à pression très basse, et au lieu de charger la bouée de gaz, nous y déposons le carbure, et le carbure produit son propre gaz automatiquement. C'est une admirable invention qui a émerveillé tout le monde. La commission des phares des Etats-Unis, à la suite d'essais, a résolu d'en acheter quelques-unes, emboitant ainsi le pas derrière le Dominion. C'est ce qu'ont fait également le Brésil, l'Argentine et la Grande-Gretagne. Il se trouve de ces bouées en usage sur la Mersey, ce qui fait voir que cette invention est à l'honneur du Canada. Et au lieu d'en parler comme d'une "fraude", nous devrions nous réjouir de ce qu'un Canadien a pu mener à bien une invention qui est maintenant en usage dans la plupart des pays du monde.

M. SPROULE: L'honorable ministre a parlé assez longuement, et il a tenté de fournir des renseignements d'une certaine sorte, mais il a évité avec soin de répondre à une seule des questions que je lui ai posées. Je lui ai demandé si le Gouvernement continuait à faire des achats des mêmes personnes qui ont tenté naguère de frauder le pays de la manière que l'on sait, et s'il continuait d'acheter de la même manière. C'est dans ces conditions le pays compterait fort peu sur l'honnêteté de la couronne et du Gouvernement pour lui assurer un bénéfice raisonnable sur ce placement de fonds.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député (M. Sproule) confond certainement cette question avec d'autres. En ce qui regarde les bouées, je ne sache pas qu'on ait jamais suggéré que la compagnie "International Marine Signal", ou M. Willson a tenté la moindre fraude. Et je ne me rappelle aucun témoignage rendu devant le comité des comptes publics ou aucun autre qui justifie pareille affirmation. Au contraire, ces

bouées à gaz ont rendu de grands services au pays et lui ont fait honneur.

M. SPROULE: Il y a quelques années, j'ai signalé cette question au Gouvernement et je lui ai demandé qui avait proposé de changer le mode d'éclairage. On m'a répondu que c'était un nommé Fraser, qui n'avait pas qualifié pour faire pareille proposition, proposition, du reste, que le département n'était pas autorisé à agréer, jusqu'à ce qu'un jour le département fut divisé et Fraser chargé de la direction d'un des bureaux, bien que le propre ingénieur du département eût refusé de le recommander. Le ministre voudra-t-il dire pourquoi ce même Fraser a été destitué par la suite, s'il n'avait pas été commis d'irrégularité, et ce que signifiait la mise au jour de tant d'irrégularités s'il n'y avait rien d'irrégulier dans tout cela? Des personnes très liées avec le Gouvernement faisaient partie de la compagnie qui était en instances auprès du Gouvernement, et avaient qualité pour recommander ces achats. J'ai demandé au ministre si le département achetait des mêmes personnes et de la même manière, car, dans l'affirmative, je suis d'avis que le pays n'aura aucune confiance que les choses se sont passées honnêtement.

L'hon. M. FIELDING: La question n'est pas de savoir s'il y avait quelque chose de répréhensible, mais bien si l'accusation de fraude portée contre M. Wilson était fondée. Je n'ai pas étudié cette question à fond, mais c'est la première fois que j'entends insinuer qu'il y a eu fraude de la part de M. Wilson, un citoyen éminent et respecté d'Ottawa, un homme chargé d'une entreprise considérable. Je me rappelle que lorsque le comité des comptes publics était à s'enquérir d'affaires relatives au ministère de la Marine, M. Wilson était chaque jour dans les corridors, croyant qu'il serait appelé à rendre témoignage. Il m'a dit qu'il était allé trouver un membre éminent de l'opposition et lui avait demandé si l'on aurait besoin de lui comme témoin. On lui a répondu de s'en retourner chez lui qu'on n'avait pas besoin de lui et qu'on n'avait rien contre lui. Je ne puis m'empêcher de croire que l'honorable député (M. Sproule) ait dans l'esprit quelque cas autre que celui-ci. Je serais certainement surpris d'apprendre qu'une accusation de fraude ait jamais été portée contre M. Wilson. On a pu trouver à redire contre son système d'éclairage, mais c'est la première fois que l'on ait entendu parler d'une accusation de fraude contre ce gentleman.

L'hon. M. BRODEUR: Je suis certain que l'honorable député (M. Sproule) confond quelque autre cas avec celui-ci.

Quant à l'éclairage, il a été question de se servir de gaz acétylène au lieu de la lumière Pintsch pour les phares. On a fait

une enquête à ce sujet et l'ingénieur en chef a fait rapport qu'il était opposé à l'emploi du gaz acétylène. La divergence d'opinion, si divergence il y a eu, était au sujet de l'éclairage des phares. Enfin, les deux ingénieurs, M. Fraser et le colonel Anderson, en sont arrivés à l'opinion que nous devons nous servir de la lumière ordinaire, ou lui substituer l'usage de ce que l'on nomme la lumière vaporisée. Ce doit être là la question dont veut parler l'honorable député. Mais le colonel Anderson et M. Fraser étaient absolument d'accord en ce qui concerne l'emploi du gaz acétylène pour les bouées à gaz. L'honorable député a demandé pourquoi M. Fraser a été destitué. La raison en a été qu'il ne s'est pas conformé aux instructions qu'il avait reçues relativement à l'achat des appareils d'éclairage. Je lui avais donné l'ordre de demander publiquement des soumissions. Il ne l'a pas fait et lorsque j'ai découvert cela je l'ai suspendu. Plus tard, il a été congédié.

M. SPROULE: Il y a quelques années, j'ai posé quelques questions à ce sujet. La première était: Combien cela coûterait-il d'opérer un changement du système d'éclairage? Le prédécesseur du ministre actuel m'a dit que cela coûterait de \$2,000,000 à \$3,000,000. La question suivante était: Le ministère croit-il avoir raison de faire un changement comportant une aussi forte dépense, alors que le nouveau système en est encore à l'état d'expérimentation?

Et j'ai demandé qui avait recommandé ce changement. La question a été éludée pendant un certain temps—et l'on s'est efforcé de causer—comme le ministre le fait ce soir avec une certaine persistance—sans donner les renseignements que je désirais avoir. Finalement, on a déclaré que la recommandation avait été faite par M. Fraser. La question qui se présentait naturellement était celle-ci: M. Fraser avait-il l'autorité nécessaire pour faire cette recommandation? Oui. Pourquoi? Parce que la division du ministère l'avait mis à la tête d'une branche de service. Or, si M. Fraser a été laissé dans une position subalterne, on n'avait pu agir sur sa recommandation. Pourquoi l'ingénieur du ministère n'a-t-il pas fait la recommandation? Il avait refusé de la faire. Pourquoi? Parce qu'il prétendait que le système n'en était encore qu'à la période d'expérimentation et qu'il ne voulait pas le recommander avant d'être convaincu qu'il valait mieux que celui qui était alors en usage. Remontons un peu plus loin. Qui était celui qui pouvait recommander l'adjudication des entreprises? Un membre du Gouvernement qui, je crois, faisait alors les fonctions de ministre, et qui était alors député d'Oxford-nord. Et qui était-il? Il était l'associé de M. Wilson, qui était en

instances auprès du Gouvernement et de qui les achats ont été faits. L'honorable ministre (M. Brodeur) demande ce qu'il y avait de mal dans les achats faits chez M. Willson. Ne se rappelle-t-il pas les prix extravagants qui lui ont été donnés, ni le nombre de bouées à gaz achetées, lesquels faits ont été mis à jour lors de l'enquête faite par la commission? Le ministre dirait-il qu'il n'y avait là rien de répréhensible? Je dis que le tout était une affaire montée dont certains membres du Gouvernement d'alors ont eu leur grande part de responsabilité, et je crois avoir raison de faire cette déclaration. J'en ai parlé il y a quelques années, et j'ai alors demandé une enquête. On aurait pu alors découvrir beaucoup de choses que la propre commission du Gouvernement a mises à nu l'an dernier.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député n'a pas le droit de dire cela. L'honorable député n'a pas le droit de déclarer qu'un membre du Gouvernement, quel qu'il soit, est intéressé dans cette affaire.

M. SPROULE: J'ai dit que j'avais lieu de croire que certains membres du Gouvernement l'étaient alors, je ne dis pas maintenant. Je dis que je suis dans l'ordre, si je voulais aller plus loin et exhumer le testament fait par l'honorable James Sutherland qui était pauvre lorsqu'il est entré dans le Gouvernement.

L'hon. M. BRODEUR: A l'ordre.

M. SPROULE: Et lorsque ce testament a été produit en cour des tutelles, il a été démontré qu'il laissait \$365,000.

C'est un sujet sur lequel j'ai attiré l'attention du ministre, il y a déjà plusieurs années, et je lui demande, ce soir, s'il a traité encore avec les mêmes personnes et d'après les mêmes principes, car s'il en était ainsi, le public persisterait à avoir des doutes sur la manière dont se font les affaires dans ce département.

L'hon. M. BRODEUR: Pour le gaz acétylène et le carbure, nous demandons des soumissions par voie des journaux, et tout le monde a le droit de soumissionner.

M. SPROULE: Qui a la haute main sur les différentes usines du pays?

L'hon. M. BRODEUR: Différentes compagnies.

M. SPROULE: Une seule compagnie a la haute main sur toutes les autres.

L'hon. M. BRODEUR: Le département n'achète pas un produit sur lequel il y ait plus de concurrence que sur le carbure. Il y a la compagnie de Shawinigan, la compagnie d'Ottawa et la compagnie de Sainte-Catherine.

M. SPROULE: La compagnie d'Ottawa et celle de Sainte-Catherine sont aux mains des mêmes associés.

M. T. S. SPROULE.

L'hon. M. BRODEUR: Non. Ce sont deux compagnies différentes qui se font une vive concurrence. Je suis bien renseigné et je sais positivement, car je suis dans ce département depuis quelques années et je sais ce qui se passe.

M. SPROULE: Je crois que le prédécesseur de l'honorable ministre a déclaré un jour que les actionnaires des deux compagnies étaient les mêmes. Quant à la compagnie de Shawinigan, je ne sais pas que ses actionnaires soient les mêmes que dans les deux autres, mais il y a une sorte d'entente entre les trois compagnies.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami est absolument dans l'erreur. M. Willson, ou la compagnie dans laquelle il est intéressé, n'a rien à voir dans cette affaire; l'entreprise a été concédée à la compagnie de Shawinigan.

M. SPROULE: Après tout ce qui a été mis au jour et que le Gouvernement niait, j'ai le droit de demander si le département traite toujours avec les mêmes personnes et d'après les mêmes principes, car nous étions en droit de nous attendre à un changement.

L'hon. M. FIELDING: Si ce mode d'éclairage est bon, nous devons l'avoir et si quelqu'un est disposé à nous le fournir à de meilleures conditions, nous devons nous entendre avec eux.

M. SPROULE: Toute la question est de savoir si le Gouvernement administre les affaires du pays d'après des principes d'affaires et honnêtement, et s'il traite avec des gens qu'il croit honnêtes. Nous savons qu'il y a eu beaucoup d'opérations malhonnêtes par le passé.

L'hon. M. FIELDING: Si très peu de personnes fabriquent ce produit, si ce mode d'éclairage est bon et si nous devons l'avoir, nous devons nous adresser à ceux qui offrent de nous le fournir à meilleur marché.

M. JAMESON: Le ministre se propose-t-il d'augmenter la surveillance de ces aides à la navigation? Il arrive quelquefois sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, que ces bouées sont emportées par les vagues et on met beaucoup de temps à les remettre en place. On me dit que ces retards sont causés par le fait que le département n'a pas assez de navires équipés pour la pose de ces bouées. Le ministre se propose-t-il d'augmenter son outillage pour prévenir ces retards?

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami s'est déjà plaint de ce que certaines bouées n'avaient pas été remises en place immédiatement. J'ai fait prendre des renseignements et j'ai après une très forte tempête sur la côte ouest de la Nouvelle-Ecosse, quelques bouées avaient été déplacées. Nous avons actuellement deux bateaux dans ces parages et je crois que c'est

suffisant. Dès que cette tempête fut apaisée, ces deux bateaux s'occupèrent de remettre les bouées en place, sans aucun retard.

M. JAMESON: J'ai appris qu'il s'est écoulé quelques semaines entre le temps où les bouées dont on parle ont été emportées, et la date où elles ont été remplacées. On a apporté comme motif de ce retard le défaut d'outillage. Le ministre se propose-t-il d'employer une partie de ce crédit pour augmenter son outillage et voir à ce que ces aides à la navigation soient maintenues en bon ordre?

L'hon. M. BRODEUR: Si le besoin s'en fait absolument sentir, et il y a un crédit disponible pour cela.

M. JAMESON: Il y a quelque temps une demande a été faite au département pour l'installation d'une bouée lumineuse automatique à l'entrée du Grand Passage. Grand Passage, se trouve entre l'île Brier et l'île Langue, sur Digby Neck. C'est un excellent port. Beaucoup de navires sont obligés de s'y rendre et le besoin d'une bouée pour indiquer la route est très nécessaire. On me dit que la principale raison donner par le département pour repousser cette demande, c'est que le gouvernement ne possédait pas un outillage suffisant pour prendre soin de ces bouées à gaz.

Puisqu'il est universellement reconnu que ces bouées sont d'un grand secours aux navigateurs, le ministre devrait demander un ample crédit, pour en installer quelques-unes de plus. C'est pourquoi j'ai posé cette question. D'après ce que vient de dire le ministre, je suppose qu'il n'a pas l'intention d'en installer une à cet endroit.

L'hon. M. BRODEUR: La question que mon honorable ami (M. Jameson) a mentionnée a trait à la commission des phares et a été soigneusement étudiée, mais la commission n'a pas pu conseiller d'accorder cette requête, eu égard principalement au faible crédit qui aurait pu servir cette année à cette dépense.

Crédit supplémentaire pour achever la construction d'un steamer pour le service des phares et des bouées dans les Grands Lacs et la baie Georgienne, \$25,000.

M. J. D. REID: Qui construit ce steamer?

L'hon. M. BRODEUR: Il est construit en Angleterre.

M. J. D. REID: Quel en sera le coût total?

L'hon. M. BRODEUR: \$160,000.

M. J. D. REID: Encore un rude coup

L'hon. M. BRODEUR: Il mesure 180 pieds de longueur.

M. J. D. REID: Encore un rude coup porté à nos chantiers de construction na-

vale, les Forges Polson et la compagnie des chantiers maritimes de Collingwood. Il y a aussi des chantiers sur la rivière Niagara. Je me demande comment la construction de tous ces steamers est adjugée en dehors de notre pays.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons publié des avis d'adjudication et nous avons reçu quatre soumissions que voici: Swan et Hunter, \$160,000; Vickers Sons et Maxim, \$219,000; la compagnie de construction navale de Collingwood, \$217,000, et la compagnie des Forges Polson, \$240,000. L'une dépassait l'offre la plus basse de \$57,000 et l'autre, de près de \$100,000.

M. J. D. REID: Le ministre ne doit pas vouloir dire qu'il y a un écart de \$57,000. Dois-je comprendre que le steamer a été accepté en Angleterre?

L'hon. M. BRODEUR: Non, il a été livré au Canada.

M. J. D. REID: A-t-on payé un droit sur ce steamer?

L'hon. M. BRODEUR: Non, il n'y a pas de droit sur les navires anglais.

M. J. D. REID: Est-ce pour cette raison que vous avez acheté ce steamer là-bas.

L'hon. M. BRODEUR: Non. Nous avons adjugé l'entreprise au plus bas soumissionnaire. Si la différence avait été minime, je l'aurais certainement adjugée à une maison canadienne, mais mon honorable ami doit comprendre que nous ne le pouvions pas lorsque l'écart était, dans un cas, de près de \$100,000 pour un navire qui coûtera \$160,000.

M. J. A. CURRIE: Le ministre sait que, presque chaque fois que nous avons acheté des bâtiments en Angleterre il a fallu déboursier de \$50,000 à \$100,000 lorsqu'ils ont été rendus au Canada. Au commencement de la session, j'ai demandé le dépôt d'un rapport qui a démontré que nous avons fait de \$50,000 à \$100,000 de réparations à des navires que nous avons achetés là-bas. Je voudrais savoir si les navires que nous achetons en Angleterre sont construits d'après les plans du département ou d'après les plans préparés par les entrepreneurs.

L'hon. M. BRODEUR: D'après les plans préparés par nous.

M. J. A. CURRIE: Comment se fait-il qu'on ait dépensé de si fortes sommes pour le "Montcalm", le "Stanley", le "Lady-Laurier" et d'autres bateaux? Après leur arrivée ici, afin de les rendre propres à nos fins, les navires sont réparés au coût de \$60,000 à \$70,000. Le ministre devrait considérer que les navires construits au Canada sont sous la surveillance des fonctionnaires du département et peuvent être

construits de manière à répondre aux besoins du commerce canadien, tandis que les navires construits en Angleterre viennent ici et sont acceptés; puis, lorsqu'ils ont été mis en armement pendant un mois environ, il devient nécessaire de leur faire subir plusieurs changements et de dépenser des sommes considérables, ce qu'on éviterait si les navires étaient achetés au Canada.

Presque tous les navires construits au Canada exigent des accessoires coûteux sur lesquels les constructeurs paient un droit et le Gouvernement ne tient pas compte de cela lorsqu'ils demandent des soumissions pour la fourniture de ces navires.

De plus, la main d'œuvre coûte beaucoup plus cher au Canada qu'en Angleterre. Il n'est pas question de la qualité du travail, car des ouvrages ont été faits pour le Gouvernement et on n'a pas à s'en plaindre. Je comprends fort bien l'embarras que le ministre doit éprouver devant ses collègues, lorsque les soumissionnaires canadiens demandent \$30,000 de plus que ceux de la Grande-Bretagne, et je sais combien il serait difficile de justifier aux yeux de la Chambre l'acceptation d'une soumission plus élevée. Mais, tout bien pesé, en tenant compte que l'Etat encouragerait la construction navale et que les fonds qu'il dépenserait iraient aux nôtres et demeureraient dans le pays, il y a lieu de se demander si la Chambre n'approuverait pas la conduite du ministre, vu l'avantage qui découlerait de l'exécution des travaux au Canada.

Il y a plusieurs années, le Canada était l'un des principaux pays de l'univers sous le rapport de la construction navale; aujourd'hui, nous construisons quelques navires d'acier pour nous faire la main. A mon avis, de telles industries devraient être encouragées. Lorsque le Gouvernement publie des avis d'adjudication relatifs à la construction de navires, il est décourageant de voir que nos chantiers ne peuvent pas obtenir la fourniture de ces navires. J'insiste fortement auprès du ministre et des membres du cabinet pour qu'ils n'oublient pas à l'avenir que les sommes qu'ils paient pour des navires construits au Canada restent au pays, au lieu de passer dans un pays étranger, et qu'il est nécessaire que le Canada construise et possède ses propres navires et soigne en toute chose les intérêts canadiens. Cela pourra causer une dépense un peu plus forte, mais je crois que le public excuserait le Gouvernement de payer à un constructeur canadien de navires un peu plus qu'à un constructeur étranger.

L'hon. M. FIELDING : Je serais d'avis de payer un peu plus, mais je n'admets pas que \$57,000 des deniers publics soient peu

M. J. A. CURRIE.

de chose; c'est une grosse somme. S'il s'agissait d'un faible montant, j'approuverais la proposition de l'honorable député, mais je ne crois pas que le public nous excuserait, dans une opération comme celle-ci de payer \$50,000 de plus pour le plaisir de faire exécuter l'entreprise au Canada. Je dirai même que si le Gouvernement avait consenti à payer, pour faire faire les travaux au Canada, \$57,000 de plus qu'il n'aurait eu à payer en Angleterre, l'opposition aurait découvert que les accusations de rapine qu'ils lancent quelquefois ne sont pas dénuées de fondement, et elle serait prête à dire que c'était un cas flagrant de rapine et de gaspillage des fonds publics. J'admets dans une certaine mesure que nous devons payer plus cher pour ce qui se fabrique au pays, mais je ne souscris pas à la doctrine d'après laquelle nous devrions tout faire au Canada, à n'importe quel prix.

M. SPROULE : Dans le rapport de la commission du service civil de 1908, parlant de la commission des phares qui se compose de six membres et du peu de responsabilité de plusieurs d'entre eux, les commissaires disent :

De juin 1905 à juin 1907, ce conseil a approuvé et reçu des demandes d'appareils auxiliaires nouveaux et perfectionnés pour le montant de \$1,691,813. Le ministre n'a eu rien à faire dans la distribution de ces crédits considérables. Tout ce qu'on lui demandait c'était de parafer les minutes des différentes assemblées de ce corps très puissant mais irresponsable. L'effet de tout cela est désastreux, car cela enlève pour ainsi dire toute responsabilité à ceux à qui on accorde des pouvoirs considérables d'administration et de dépense.

Quand on songe à la pression énorme qui est constamment exercée sur le Gouvernement en faveur d'octrois et de faveurs de toute sorte, d'un bout du pays à l'autre, il semblerait sûrement que c'est une grande imprudence de créer un conseil jouissant de pouvoirs considérables, qui peuvent être et sont employés conformément aux dictées de cette pression universelle du dehors, sans que personne soit responsable à qui que ce soit.

Les deux membres de ce conseil qui n'appartiennent pas à l'administration, représentent simplement les intérêts maritimes, qui sont les leurs. Ils ne peuvent pas servir également bien, en ces matières, leurs propres intérêts et les intérêts du pays. Les autres membres du conseil sont des fonctionnaires de l'Etat, qui, quel que soit leur rang, personnellement ou officiellement, ne sont pas indépendants des influences politiques ou de la pression du ministère. Ce ne sont pas là, en aucun sens, les hommes qu'il faut pour occuper une position de confiance dans ce conseil, qui exige à la fois un sens absolu de justice allié à une complète indépendance. Il y faut aussi un vif désir de gérer les fonds publics avec la plus grande économie, un bon jugement, et la mise de côté de toutes considérations personnelles.

Si ce conseil est destiné à devenir une institution permanente il faudra le réorganiser; et le ministre de la Marine devra en faire

partie, car c'est lui qui est surtout responsable de ces dépenses.

Il ne saurait y avoir aucun doute que ce conseil a beaucoup contribué, et à grande perte, à augmenter les dépenses du ministère.

Le Gouvernement suivra-t-il la même ligne de conduite et continuera-t-il à faire des avances de la même façon? Le ministre a semblé croire que ce n'était pas la peine de dire si le Gouvernement changerait sa politique à cet égard.

L'hon. M. BRODEUR: M. le juge Cassels et il déclare dans son rapport que tous ces points mentionnés par mon honorable ami, et il déclare dans son rapport que tous ces propos de la commission du service civil sont dénués de fondement.

M. SPROULE: Je n'ai pas lu son rapport. Je connais quelques-uns des membres de la première commission et je connais aussi M. le juge Cassels de réputation. Je n'ai rien à dire contre aucun d'eux, car je crois que ce sont des hommes d'affaires honnêtes et capables qui n'auraient jamais fait ces commentaires à moins de croire qu'ils avaient d'excellentes raisons d'en agir ainsi.

L'hon. M. BRODEUR: La commission des phares a fait certains achats à des prix trop élevés. M. le juge Cassels a appelé l'attention du Gouvernement sur cette irrégularité et nous y avons remédié.

M. SPROULE: Le ministre aurait mieux fait de dire: Nous avons changé le système; nous croyons qu'on a abusé de votre bonne foi dans le passé et nous avons adopté une autre ligne de conduite. Mais il ne le dit pas; il serait au-dessous de sa dignité de répondre ainsi à un député. Ce ne serait que de la politesse, et le devoir du ministre, est de convaincre la Chambre que le système a été changé.

L'hon. M. BRODEUR: C'est peut-être à cause de ma connaissance imparfaite de l'anglais, mais c'est l'idée que j'ai voulu exprimer. Jusqu'à présent, nous n'avons rien changé en ce qui concerne la commission des phares. M. le juge Cassels a déclaré que les reproches adressés à la commission des phares par la commission du service civil n'étaient pas fondés. Il a eu l'occasion d'étudier les deux côtés de l'affaire et dit que, si la commission avait examiné toute la question, elle aurait constaté qu'il n'y avait rien de répréhensible dans la conduite de la commission des phares.

M. SPROULE: Mais c'est la première fois que le ministre mentionne la chose.

L'hon. M. BRODEUR: Non, j'en ai déjà parlé plusieurs fois.

M. SPROULE: L'a-t-il fait ce soir, lorsque je lui ai demandé s'il avait changé le système?

L'hon. M. BRODEUR: Mieux que cela, l'honorable député trouvera dans le rapport de M. le juge Cassels qu'il me fait des éloges à cause de ce changement. Je suis très peiné que mon honorable ami n'ait pas lu ce rapport. Il se trompe s'il croit que j'ai eu l'intention de lui manquer d'égard; il faut que je me sois mal exprimé, et c'est mon peu d'habitude de la langue anglaise qui doit en être la cause.

M. SPROULE: En ce cas, je suis fâché d'avoir parlé comme je l'ai fait; mais de la façon que l'on étudiait la question, il m'avait paru que c'était exprès.

M. MADDIN: Le ministre des Finances, répondant à l'honorable député de Simcoe (M. J. A. Currie) a dit que, si les constructeurs canadiens peuvent construire un vaisseau presque aussi bon marché qu'on le peut faire sur les chantiers de la mère patrie, il serait tout disposé à leur confier l'ouvrage, mais que \$57,000, cela lui paraît être une grosse somme. On trouverait peut-être, et à bon droit, a-t-il dit, qu'il y a là comme un parfum de favoritisme intéressé. Il n'y a pas encore si longtemps que certaines opérations du gouvernement, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, ont été l'objet de commentaires passablement vifs, et l'on se rappelle sans doute les \$27,400 payés, sans ombre de raison, à l'honorable B. F. Pearson. Au cours de la dernière campagne électorale l'automne dernier, le ministre des Finances a visité la Nouvelle-Ecosse et, parlant à Glace-Bay, à Amherst aussi, mais non pas à Sydney, il a dit, à propos de ces opérations et des critiques des conservateurs, que, sans doute, il se glissait quelquefois d'inévitables irrégularités dans l'administration des affaires de l'Etat et que, parfois, un baril de farine pouvait bien être payé 25 cents trop cher, mais que c'étaient là des choses négligeables.

D'après le "Morning Chronicle", il aurait tenu le même propos à Amherst. Si une opération comme celle de la rotonde d'Halifax, où il s'est dépensé tant d'argent, doit être regardée comme une chose négligeable, assurément que la dépense d'une somme de \$57,000 dans l'achat d'un paquebot n'est pas, après tout une affaire si terrible, étant donné qu'une bonne partie des matériaux, si le bateau est construit au Canada, paierait les droits, diminuant d'autant la différence de prix entre la maison canadienne et la maison anglaise.

Brisement de la glace dans la baie du Tonnerre, le lac Supérieur et autres lieux, \$30,000.

M. SPROULE: Va-t-on employer à cela le même bateau qui a déjà fait l'ouvrage, et sera-ce le même prix que d'ordinaire?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. SPROULE: A-t-on demandé des offres?

L'hon. M. BRODEUR: Il n'y a qu'un bateau de disponible pour cela.

M. SPROULE: Combien payez-vous?

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons demandé des soumissions et nous payons \$30,000 par année par une convention dont la durée est de trois ans.

Pour l'achat d'un terrain à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, \$37,500.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi ce terrain?

L'hon. M. BRODEUR: Depuis plusieurs années il nous a été conseillé de nous assurer un terrain à Saint-Jean.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi faire?

L'hon. M. BRODEUR: Pour les besoins de notre agence, et aussi pour les réparations à faire à nos vaisseaux et le dépôt de notre matériel, ainsi que la chose a lieu à Halifax, Québec et Montréal.

L'hon. M. FOSTER: A-t-il été fait quelque chose en vue de cette acquisition?

L'hon. M. BRODEUR: Rien encore; mais nous sommes en pourparlers.

Service météorologique, \$100,000.

M. MADDIN: J'ai appelé l'attention du ministre sur le cas d'un jeune homme du nom de R. L. Laffin, qui est employé au bureau météorologique de la ville de Sydney. Il m'a parlé plusieurs fois et m'a aussi écrit; je crois qu'il a aussi parlé à mon prédécesseur M. Johnson au sujet de cette affaire. Il dit qu'à l'observatoire de Sydney se trouvent les appareils les plus modernes et qu'il reçoit \$400 seulement par année, traitement qui est toujours resté le même durant les trois années qu'il a été là à aider l'ancien titulaire et treize autres années à exercer ses fonctions d'employé permanent. Il y a quelques années un signal d'orage a été placé dans le parc de Sydney et, pour ses services relativement à ce signal il lui est accordé un surcroît de paye; mais son salaire est encore absolument insuffisant. Je puis dire au ministre de la Marine que ce jeune homme est très capable, très assidu et très zélé. J'ai eu occasion de le rencontrer deux ou trois fois et je l'ai trouvé véritablement expert dans certaines dépositions qu'il a eu à faire donner sur les variations atmosphériques, telles que la température, la pluie, la neige, etc. Il est obligé de hisser les signaux de tempête, tard dans la soirée, et comme il est obligé de marcher un demi-mille de l'observatoire au lieu des signaux, je crois que le ministre pourrait trouver le moyen de lui accorder une augmentation substantielle. Il consacre tout son temps à ses fonctions, il prend soin de ses vieux parents, et dans une ville comme Sydney, il peut difficilement s'appliquer à autre chose qu'à son propre bu-

M. T. S. SPROULE.

reau. Des augmentations sont accordées de temps à autre aux employés des autres bureaux météorologiques à Saint-Jean et ailleurs, mais lui-même n'en a obtenu aucune.

L'hon. M. BRODEUR: Le traitement des employés de ces bureaux secondaires est uniforme, et vous ne pourriez accorder la demande de l'un sans faire la même chose pour tous les autres, ce qui nécessiterait un fort crédit, car nous avons beaucoup de ces stations. Dans tous les cas, je m'occuperai du jeune homme qui m'est mentionné.

M. MADDIN: Ces observatoires ne sont pas nombreux. Celui de Sydney est le seul, je crois, sur l'île du Cap-Breton.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, mais il y en a beaucoup dans le pays.

M. MADDIN: J'apprends qu'on a accordé des augmentations à d'autres fonctionnaires qui ont en réalité moins d'ouvrage à faire. Le jeune homme en question ne dit pas qu'on le traite injustement, mais il veut que le ministre entende sa demande. Il n'écrit pas au ministre, et j'ignore quel est son chef, mais ses émoluments pour surveiller les signaux de tempête et le bureau météorologique représentent au total environ \$600 par année, ce qui n'est certainement pas assez, et je prétends qu'on ne peut pas s'attendre d'un homme qu'il reste honnête avec un traitement de \$600 par année, avec une tâche aussi ardue, dans une ville où l'existence coûte aussi cher qu'à Sydney.

Relevés hydrographiques, \$150,000.

L'hon. M. BRODEUR: Ces relevés se font aux endroits suivants: Sur les Grands Lacs, sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, sur le lac des Deux-Montagnes, sur le fleuve Saint-Laurent et sur le lac Saint-François.

M. JAMESON: Il n'est pas prévu aux relevés dans le port ou bassin de Digby ni dans le bassin d'Annapolis? Les chambres de commerce ont demandé, il y a quelque temps, de faire les relevés de ces bassins et du chenal, ceux d'aujourd'hui étant anciens et les cartes marines inexactes. Je crois que le ministre a dit qu'il étudierait la question, et que, l'ayant étudiée il en était venu à la conclusion qu'un nouveau relevé était devenu nécessaire, et qu'il espérait pouvoir le faire faire bientôt. Ces paroles datent de l'année dernière, et j'espère que le ministre prendra les moyens de faire exécuter ces travaux.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons un parti à cet endroit même, que nous payons sur le crédit affecté aux côtes de l'Atlantique, et que nous enverrons également dans la baie de Fundy. J'appellerai l'attention de mes employés sur les observations de l'honorable député au sujet du bassin de Digby.

Crédit supplémentaire pour la construction d'un bateau à vapeur à la place de "La Ca-

nadienne", pour le service des relevés hydrographiques dans le golfe et dans le fleuve Saint-Laurent, \$150,000.

L'hon. M. FOSTER: Où faites-vous construire ce navire?

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons demandé des soumissions publiques et n'avons encore rien décidé.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

COMPAGNIE DU PONT ET DE LA GARE TERMINUS DE MONTREAL.

L'hon. M. FIELDING propose:

Qu'un message soit adressé au Sénat priant leurs Seigneuries de permettre au greffier d'ajouter certains amendements adoptés par la Chambre des communes au projet de loi (n° 180), lettres TT du Sénat, concernant la compagnie du pont et de la gare terminus de Montréal.

Il appert que la Chambre basse a fait certaines modifications, mais par erreur, le projet fut transmis au Sénat sans ces amendements. L'effet de ma motion est d'autoriser le greffier à les porter au Sénat pour les faire intercaler dans le projet.

(La motion est adoptée.)

LE BILL DE DIVORCE D'ANNIE BOWDEN.

M. SPROULE: J'ai ici un bill du Sénat et à moins de suspendre l'application du règlement, il ne peut pas passer. C'est un bill de divorce, et le pétitionnaire est pauvre. Le dépôt exigé par la loi a été payé, mais le Sénat le lui a plus tard remis. La procédure ne put se continuer, les témoins faisant défaut, mais le pétitionnaire ayant reçu son argent, put assigner ses témoins, et le projet fut adopté au Sénat. Mais il est maintenant si tard, qu'il est impossible de le faire adopter au Communes, à moins de suspendre l'application de la règle. Je propose donc:

Que le projet de loi (n° 194) pour faire droit à Annie Bowden soit lu la première fois et que toutes les règles de la Chambre, y compris la règle 88....

C'est-à-dire la règle prescrivant un droit additionnel en cas de retard.

...soient suspendues dans leur application audit projet de loi.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu la 1re fois.)

M. SPROULE: Je dois dire qu'on ne pourra renvoyer ce bill au comité des bills d'intérêt privé, car le temps va manquer. Ainsi, je voudrais proposer maintenant que le projet soit lu la deuxième fois et soumis à la Chambre en comité, afin de pourvoir l'adopter demain.

L'hon. M. FIELDING: Je ne connais pas le mérite du projet de loi, mais en principe, c'est une procédure qui me paraît un peu expéditive. Toutefois, je suis prêt à accepter la motion de l'honorable député. Nous pouvons nous former en comité sur le projet et s'il y a des objections, on pourra les faire valoir demain.

(La motion est agréée, le projet est lu la 2e fois, et la Chambre se forme en comité.)

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

LE BILL CONCERNANT LES CONNAISSANCES.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Le chef de la Chambre a-t-il décidé s'il doit nous soumettre le projet de loi appelé le bill Campbell concernant les connaissances? Il nous avait promis des informations à la prochaine réunion de la Chambre. On me dit qu'il y a peu d'opposition à ce projet de loi, et qu'il serait probablement adopté expéditivement s'il était soumis au comité.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je ne voudrais pas prendre la responsabilité de saisir la Chambre de ce projet de loi ce soir. On m'a dit qu'on lui ferait de l'opposition, mais l'honorable député qui m'a donné cette information n'est pas ici. Il n'aimerait peut-être pas qu'on discutât ce bill en son absence. Nous le discuterons demain.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Je crois qu'un seul député est opposé au projet de loi en question, mais plusieurs autres m'ont dit que cette loi était très nécessaire, et devrait être adoptée à la présente session.

L'hon. M. FIELDING: Si c'était un nouveau projet de loi, il pourrait peut-être être retardé, mais, comme le Sénat l'a déjà adopté, nous pouvons le discuter ici en tout temps.

M. SPROULE: D'un autre côté, les compagnies de navigation l'ont virtuellement accepté. J'ai devant moi les minutes du Sénat, qui montrent que les représentants des compagnies étaient présents au comité et l'ont en réalité accepté, et qu'ils sont satisfaits. Donc, ceux qui entre tous, étaient censés ne pas désirer le passage de ce bill, excepté dans une forme qui leur plaît, s'en sont déclarés satisfaits. Je crois que tous les représentants des compagnies de navigation de Montréal étaient au comité du Sénat.

L'hon. M. FIELDING: Je ne me prononce pas contre le projet de loi. Nous aurons une occasion de l'étudier.

CLOTURE DE LA SEANCE—PROCHAINS

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre lève sa séance.

M. T. S. SPROULE (Grey-sud): Quelle sera demain la besogne de la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Nous reprendrons les subsides.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à une heure et vingt minutes, mardi matin).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 18 mai 1909.

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

FORETS, VOIES FLUVIALES ET FORCES HYDRAULIQUES.

L'hon. CLIFFORD SIFTON (Brandon) propose que le 3e rapport définitif du comité permanent sur les forêts, les voies fluviales et les forces hydrauliques, présenté le 17 du courant, soit adopté.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Quel est l'objet de ce rapport?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il se rattache surtout à l'extension des réserves forestières, et aux précautions à prendre contre l'incendie.

(La motion est adoptée.)

MINES ET MINERAUX.

M. F. T. CONGDON (Yukon) propose que le 3e rapport du comité sur les mines et les minéraux, présenté aujourd'hui même, soit adopté.

L'hon. M. FOSTER: Présenté aujourd'hui?

M. L'ORATEUR: Oui. Il serait préférable que la motion fût réservée jusqu'à la prochaine séance, afin que les députés puissent examiner le rapport.

DEMANDE DE DOSSIERS.

L'hon. M. FOSTER: Avant l'appel de l'ordre du jour, je prierai le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) de nous dire s'il a réussi à se procurer le reste du rapport de la commission du chemin de fer transcontinental national?

M. W. S. FIELDING.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): J'ai déposé cette partie complémentaire du rapport sur le bureau, il y a quelques jours.

L'hon. M. FOSTER: J'en suis surpris, et j'en félicite le ministre.

QUAIS A LA RIVIERE DE LA MISSION.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) voudrait-il bien nous dire ce qu'il faut entendre par l'avis de publicité donné dans le but d'obtenir des soumissions pour la construction de quais ou jetées à l'embouchure de la rivière à la Mission, qui est, dit-on, le terminus de la section du lac Supérieur pour le réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Quel est l'objectif visé ici par la construction de ces travaux? Si je pose cette question, c'est que j'ai reçu à cet égard une lettre de la chambre du commerce de Port-Arthur.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Il s'agit de travaux sur la rivière à la Mission se rattachant au terminus du Grand-Tronc-Pacifique. Les soumissions qu'on demande actuellement se rattachent à la construction d'un mur de revêtement s'étendant le long du chenal où l'on fait actuellement des déblais. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui est propriétaire du terrain, a consenti à céder à la couronne à titre gratuit, le terrain de front sur lequel sera construit ce mur de revêtement. L'objectif visé est de faciliter la navigation aux bateaux à vapeur qui fréquentent le port. En acceptant de la compagnie le titre de ce terrain et en consentant à construire ce mur de revêtement, le Gouvernement vise un objectif de grande importance: c'est de se trouver en mesure de réglementer les droits du port et le public bénéficiera grandement de la chose. Je ne saurais préciser la longueur du mur de revêtement, mais je crois qu'il atteindra probablement 1,500 pieds et peut-être davantage.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Quel sera le coût?

L'hon. M. PUGSLEY: Le coût de l'ouvrage que nous voulons construire atteindra probablement le chiffre de \$350,000.

AFFAIRES DE LA FLORENCE MINING COMPANY.

Sir WILFRID LAURIER propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): J'appelle l'attention de la Chambre sur le jugement de la cour d'appel dans l'affaire de la Florence Mining Company. L'initia-

tive prise par le gouvernement d'Ontario— sur cette question a été l'objet de critiques fort sévères de la part du député d'Essex-sud (M. A. H. Clarke) et d'observations encore plus sévères et plus caractéristiques de la part du ministre de la Justice (M. Aylesworth). Afin de mieux élucider la situation, relativement à la décision prise par les orateurs que je viens de désigner et à l'égard du jugement rendu par la cour d'appel sur la décision du gouvernement d'Ontario, je tiens d'abord à rappeler quelques paroles prononcées par le ministre de la Justice, le 1er mars dernier, texte que j'emprunte à la page 1754 de l'édition non révisée du Hansard.

M. L'ORATEUR: L'honorable député au cours de ses observations fera-t-il allusion à un débat précédent?

M. LENNOX: Non, monsieur l'Orateur...

M. L'ORATEUR: Eu égard à ce que l'honorable député vient de dire, j'ai pensé qu'il pourrait...

M. LENNOX: Je respecte la règle portant qu'il ne faut pas revenir sur les questions discutées au cours de la session. Mais j'ai bien le droit, je suppose, de citer les paroles prononcées par un député dans le but d'élucider la question que j'ai le droit de traiter. Je veux simplement consigner ici le jugement de la cour d'appel dans l'affaire de la Florence Mining Company, et je désire signaler à la Chambre le langage fort énergique dont s'est servi le ministre de la Justice lorsque cette question est venue incidemment en discussion, au moment où le député d'Essex-sud (M. A. H. Clarke) a demandé le dépôt des documents. Dans cette circonstance, le député d'Essex-sud a discuté fort longuement l'attitude du gouvernement d'Ontario; il a dirigé son attaque contre l'attitude prise par ce gouvernement et le ministre de la Justice lui a prêté main-forte. Je tiens à rappeler à la Chambre quelques-unes des paroles employées par le ministre de la Justice, paroles qui ont eu du retentissement jusqu'aux extrémités du pays et même au delà des frontières du Canada, paroles dérogoatoires à l'intégrité, à la sincérité du gouvernement d'Ontario et incidemment, au crédit financier de la province.

Sir WILFRID LAURIER: A l'ordre!

M. LENNOX: Il va sans dire que je me sou mets volontiers à la décision du président de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Si l'honorable député aborde cette question, il provoquera un nouveau débat sur le même objet. Il y a lieu d'appliquer ici la règle qui défend toute allusion à un débat passé.

L'hon. M. FOSTER: Il me semble que le député de Simcoe-sud (M. Lennox) ne serait pas autorisé à aborder l'étude de la question en demandant le dépôt de documents ou de renseignements sur la Florence Mining Company, ainsi que sur les négociations ou les transactions s'y rattachant. Cette motion est venue devant la Chambre, elle a été débattue et discutée. Le député de Simcoe-sud enfreindrait le règlement en présentant une motion tendant au dépôt des mêmes documents et à rouvrir de nouveau le débat. Au cours de la discussion de cette motion, le ministre de la Justice s'est servi de certaines expressions dirigées contre cette résolution. Les observations ainsi formulées peuvent couvrir un vaste champ. Ce que mon collègue désire discuter, ce n'est pas la motion qui a été débattue et décidée et qui ne saurait revenir sur le tapis.

Ce qu'il veut faire connaître à la Chambre, c'est la position dans laquelle la province d'Ontario et son gouvernement ont été placés, ainsi que son crédit, par certaines observations qui ont été faites d'une manière incidente à cette discussion. Je pense qu'il est absolument permis de procéder ainsi. Il y a une grande différence entre le fait de reprendre une question qui a été décidée et qui a été adoptée durant cette session, en dehors de notre compétence, et de prendre une question tout à fait nouvelle et de citer des observations qui ont été présentées par un député au cours de la discussion. Autrement nous serions entièrement limités dans le débat. En discutant le budget, par exemple, vous pouvez voir se soulever des milliers de questions incidentes et prétendez-vous dire que personne n'a le droit, après que le budget a été adopté, de reprendre aucune question, aucune observation présentée à la Chambre au cours de ce débat? Je crois qu'il y a une ligne de séparation entre les deux.

L'hon. M. SUTHERLAND: Toute réponse aux idées présentées par le ministre de la Justice ou le député d'Essex-sud au cours de ce débat aurait dû être faite à ce moment, autrement elle aurait pour effet de recommencer la discussion.

M. R. L. BORDEN: J'ai toujours pensé que pour donner un exemple on avait le droit de faire une citation d'un débat ancien, sans répondre aux arguments, ce qui ramènerait le même débat une fois de plus au cours de la même session. Je crois que tout député a le droit de s'adresser à l'Orateur pour signaler l'importance qu'il y a de maintenir le crédit public, non seulement du Canada, mais de toutes les provinces du Canada et à ce propos il a parfaitement le droit de citer des décisions dans lesquelles le crédit public du Canada, qui a été attaqué apparemment hors de la Chambre, a été défendu et

maintenu par le jugement d'un tribunal de juridiction compétente.

Sir WILFRID LAURIER: Personne ne discute cela. Mon honorable ami veut citer une décision judiciaire et pour le faire, ce qui n'est absolument pas nécessaire, il veut reprendre un débat terminé et ce qui a été fait au cours d'un débat terminé. Voici la règle posée par M. Bourinot, à la page 479 de la dernière édition:

Aucun député qui prend la parole ne peut citer rien de ce qui a été dit ou fait au cours d'un débat précédent durant la même session; c'est une règle nécessaire pour économiser le temps de la Chambre. Il n'est pas davantage régulier de citer des arguments qui ont été utilisés dans le comité général ni un amendement qui a été proposé au même comité.

M. R. L. BORDEN: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour ce que mon honorable ami a en vue de faire aucune citation d'un débat passé. Si l'honorable député désire procéder ainsi, je lui conseillerai d'adopter la méthode suivie par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, et de dire que quelqu'un a dit quelque chose quelque part et de donner le sens de ses observations. Cela a été admis en conformité des règles de la Chambre; jamais l'Orateur ou le premier ministre n'a soulevé de question à ce propos et par conséquent cette méthode doit être conforme au règlement. Pour cette raison, si mon honorable ami désire soulever une question de ce genre je lui conseille d'adopter ce système.

Sir WILFRID LAURIER: Si l'honorable député de Simcoe-sud veut imiter le ministre des Chemins de fer et des Canaux il fera toujours bien.

M. SPROULE: Je pense que le premier ministre fait une interprétation trop large de cette règle. La pratique adoptée par la Chambre ne lui donne pas raison et jamais on n'a procédé ainsi depuis que je siège ici. A l'ouverture de la session nous avons eu une longue discussion sur l'adresse, qui touche à tous les sujets imaginables et qui peuvent intéresser la Chambre.

Quand nous arrivons à l'exposé budgétaire, ne pouvons-nous pas nous reporter à un débat précédent et citer ce qui a été dit alors pour le réfuter? Il est indispensable que nos citations une discussion précédente. Nous ne pouvons pas reprendre les questions et les débattre à nouveau mais nous pouvons y faire allusion et c'est ce que nous faisons à chaque session. Si les paroles de Bourinot s'appliquent à cette procédure limitée ou doivent s'y appliquer, je puis dire que la pratique adoptée au Parlement n'a pas été conforme à cette interprétation limitée des règlements.

M. R. L. BORDEN.

M. LENNOX: Je vais résumer cette question aussi brièvement que possible:

J'admets que personne ne voudrait discuter le pouvoir d'une législature provinciale d'abroger la loi d'*habeas corpus* ou toute autre charte de liberté dont jouissent les Anglais; et de la même façon je suis d'avis que les droits de propriété relèvent seulement de l'autorité des législatures provinciales du Canada. Par conséquent il m'a semblé, en étudiant cette loi, que je ne devais pas aviser Son Excellence en conseil.

Sir WILFRID LAURIER: A l'ordre!

M. LENNOX: J'avais cru que le premier ministre avait retiré son objection.

Sir WILFRID LAURIER: Non. J'ai dit que si vous imitez le ministre des Chemins de fer vous auriez raison.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre des Chemins de fer n'a pas lu.

M. LENNOX: Alors je vais abandonner cette méthode et essayer de me conformer aux désirs de mes honorables adversaires. La seule différence qu'il y aura, c'est que je serai un peu moins exact en parlant du ministre de la Justice, et j'admettrai qu'une modification dans mes expressions sera plus en conformité avec les faits. Quoi qu'il en soit, il sera intéressant, pour la Chambre et le pays, de connaître exactement les faits véritables à propos de l'enquête de la Florence Mining Company. Cette question a été portée en cour d'appel et je me propose de lire le jugement de la cour d'appel. Je serais enchanté d'abrégier ce jugement si j'étais certain que le même effet serait obtenu en l'abrégeant, mais je crois qu'il est plus juste pour la Chambre et le pays que je lise le jugement tel qu'il a été prononcé par le juge, sans faire d'interrogation ou de commentaire et j'ajouterai ensuite les observations que je jugerai convenables. Le jugement est ainsi rédigé:

La Florence Mining Company
contre

La Cobalt Lake Mining Company.

Copie du jugement de la cour d'appel délivrée le 5 avril 1909 par

Moss, C. J. O. La première question à examiner dans cet appel c'est la constitution et la forme de l'action et la nature et l'étendue de la réparation, en supposant qu'ils y aient droit, qu'on peut accorder aux plaignants inscrits au présent dossier.

Par lettres patentes sous le grand sceau de la province, en date du 15e jour de janvier 1907, la couronne, en considération du paiement de \$1,085,000 a accordé aux défendeurs en toute propriété une étendue de terrain couverte d'eau située dans le canton de Coleman, contenant 55 acres plus ou moins, décrite comme étant composée de la Cobalt Lake Mining Location, terre couverte de l'eau d'une

partie du lac Cobalt, y compris les mines, minerais et droits de mines au-dessus et au-dessous et étant toute partie du terrain couverte par l'eau du lac Cobalt, située au sud, à l'est et au sud-ouest de la limite sud-est du droit de passage et des terrains de la gare de Cobalt de la compagnie de chemin de fer Temiskaming et Northern Ontario, à l'exception de la partie de terrain couverte par l'eau du lac et désignée sous le nom de Mining Location J. S. 55, contenant 4 acres, plus ou moins, accordée par lettres patentes datées du 31 juillet 1905, à certaines personnes nommément désignées.

Les plaignants en qualité d'ayant droits du sieur W. J. Green, prétendent que le 7 mars 1906, ledit Green, tandis qu'il se livrait à des travaux d'exploration sous les eaux du lac, fit une découverte d'un métal précieux ou d'un minerai dans un endroit situé sous une partie du lac et en conséquence de quoi il a jalonné un terrain minier en conformité de la loi des mines, comprenant 20 acres environ des terrains recouverts par les eaux du lac et ayant ainsi, à ce qu'ils prétendent avoir droit audit terrain minier et aux matériaux situés au-dessous et par la suite, dans le temps présent, il s'est efforcé de se procurer l'inscription légale de tous les terrains au bureau de l'enregistrement des terrains miniers dans le district minier régulier, mais il n'a pu y réussir par suite du refus du receveur d'enregistrement d'inscrire et d'enregistrer son terrain et par la suite du bureau des mines ou du ministre du département d'examiner ou de prendre en considération sa réclamation, la couronne a cru devoir vendre et accorder aux défendeurs les terrains décrétés dans les lettres patentes comprenant la partie incluse dudit terrain minier: que telle vente a été faite sous l'autorisation de la législature et que les lettres patentes ont été émises d'une manière erronée, par erreur et avec imprévoyance et que malgré ladite vente et l'émission de lettres patentes, les plaignants ont droit à la parcelle de terrain décrite dans la réclamation dudit W. J. Green

Les plaignants prétendent 1) que les lettres patentes ont été émises par erreur d'une manière erronée et avec imprévoyance et sont entièrement nulles et préjudiciables aux plaignants; 2) que les droits des défendeurs, s'ils en ont, par leurs lettres patentes, sont subordonnées audits droits des plaignants; 3) qu'un arrêt de sursis soit accordé défendant aux défendeurs, à leurs serviteurs, ouvriers ou agents d'extraire ou d'enlever du métal ou des minerais du terrain ou d'intervenir dans les droits exclusifs de possession du plaignant; 4) un compte de tous les métaux et minerais qui ont pu être extraits ou enlevés de ce terrain; 5) un jugement annulant comme étant *ultra vires* et nulles les lettres patentes en faveur des défendeurs ou contre les plaignants ou dans l'alternative limitant leur effet aux terrains décrits autres que ceux faisant l'objet de la réclamation des plaignants; 6) les frais; 7) une réparation plus complète.

La couronne n'est pas partie en cause. Il est vrai que le procureur général était représenté au jugement et aux arguments de la plaidoirie en appel mais ce n'était qu'en raison d'un avis en conformité de l'article 60 de la loi de judicature parce que la plaignante

s'opposait à la validité constitutionnelle de certaines lois de la législature auxquelles il sera fait plus tard allusion.

La présence du procureur général ou de son représentant d'après cette disposition de la loi, n'élargit pas la juridiction du tribunal relativement à toute réparation matérielle demandée en cette cause. A ce sujet l'action intentée doit être considérée comme ne comprenant pas la couronne en tant que partie. Il est évident en conséquence que l'intervention du tribunal doit être limitée à l'octroi de telle réparation qui peut être accordée en l'absence de la couronne comme partie au dossier. Une longue suite de décisions ont établi qu'une action pour déclarer nulle une licence de terre en s'appuyant sur le fait qu'elle avait été accordée par fraude ou par erreur ou par imprévoyance, peut être soutenue et qu'on peut accorder une réparation à la poursuite d'une personne affectée par l'émission d'une telle licence et à une telle action, le procureur général représentant la couronne n'est pas une partie obligatoire; Martin A. Kennedy (1853), 4 Gr. 61; Steven A. Cook, (1864) 10 Gr. 410. Voir aussi Farch A. Glen Lake Mining Company (1908), 17, O.L.R. I.

Mais en de tels cas, la réparation est limitée à l'annulation de la licence, laissant les parties en présence l'une de l'autre comme si aucune licence n'avait jamais été émise, laissant leurs droits relatifs au terrain à être déterminés et réglés par la couronne à laquelle les terrains font retour par l'annulation de la licence.

La cour n'est pas appelée, et—la couronne n'étant pas partie à l'affaire,—ne saurait être appelée à exercer la juridiction qui lui est conférée par l'article 26 (7) de la loi de judicature, lequel l'autorise à émettre des titres de la couronne aux impétrants dans les conditions voulues. Inutile d'aborder la discussion des pouvoirs détenus par la cour aux termes de cette disposition, ni d'examiner la question de savoir si elle a trait aux titres de terres de la couronne, car dans le cas actuel, l'action n'a pas été intentée et ne présente pas les éléments voulus pour permettre de faire droit à une demande de cette nature. Au reste, la couronne n'étant pas partie à la cause, la cour ne peut prendre sur elle de faire une déclaration quant au droit ou au titre définitif des demandeurs, pour la raison qu'une telle déclaration ne serait aucunement obligatoire en ce qui regarde les droits de la couronne. Le plus que la cour puisse faire dans ce sens, c'est de se renseigner quant à la prétention des demandeurs dans la mesure nécessaire pour s'assurer s'ils peuvent valablement prier le tribunal d'invalidier en tout ou en partie le titre en question comme entaché d'erreur ou d'imprévoyance; Farmer contre Livingstone (1883), 8, S.C.E. 140. Dans la présente cause, la fraude n'est ni alléguée, ni établie.

La cour s'étant convaincue que les demandeurs se sont intéressés aux terrains avant la date et au moment de la date de l'émission du titre (Mutchmore contre Davis, 1868, 14 Gr., 346 devant la cour d'erreur et d'appel), ce qui de prime abord semble leur donner droit d'en obtenir la concession de la couronne, et vouloir dire que le titre des défendeurs

deurs a été émis par erreur ou imprévoyance, pourra le déclarer invalide et rétablir le *statu quo*.

Mais on ne saurait s'attendre à ce que dans l'espèce la cour fasse davantage et détermine les droits respectifs de la couronne, des demandeurs ou des défendeurs.

La question suivante est celle-ci: a-t-il été établi qu'à la date de l'émission du titre pour le bénéfice des défendeurs, les demandeurs étaient dans les conditions voulues par rapport à l'étendue de terrain concédé dont ils réclament la propriété, pour les autoriser à demander l'intervention du tribunal en leur faveur. Le savant juge chargé de l'instruction de la cause en premier instance n'a pas décidé cette question. Les défendeurs prétendent que les demandeurs n'étaient pas dans les conditions voulues, et leur opposent nombre d'objections, dont quelques-unes sont formidables, sinon irréfutables.

Ils font observer que le seul titre des demandeurs c'est celui de leur ayant droit, W. J. Green, prospecteur et explorateur détenant un permis de mineur en vertu d'une prétendue découverte de précieux minerais ou minéraux en place, sous les eaux du lac Cobalt; ils déclarent qu'à la date de la prétendue découverte, ni Green, ni personne à son emploi, ne détenait un permis de mineur, et que le lac Cobalt a été soustrait à la vente, la location, ou l'exploration par le lieutenant-gouverneur en conseil, aux termes de la loi des mines, et que Green et ses associés étaient au courant de cette circonstance, ou auraient pu s'en assurer à bonne source, mais qu'ils se sont de propos délibérés abstenus de le faire; que tout ce qui a pu être fait sous forme d'exploration et de découverte a été fait sans la formalité préalable de l'obtention d'un permis de mineur qui interdit l'exploration de terrains de la couronne soustraits à la vente, à la location ou à l'exploration; et que toute prétendue découverte dans ces circonstances ne conférerait aucun droit à un claim minier aux termes de la loi. Les défendeurs allèguent, en outre, qu'il n'a été réellement effectuée aucune découverte de minerais ou minéraux précieux, et que les dispositions de la loi des mines, et les règlements faits sous l'empire de cette loi, relativement à la découverte, au jalonnement, à la preuve du titre et à l'inspection n'ont pas été observés, que le claim n'a jamais été présenté, reçu ou inspecté de manière à conférer à Green le droit, aux termes de l'acte, de réclamer aucun droit par rapport à un claim minier situé sous les eaux du lac Cobalt, ou de lui conférer aucun titre à ce claim.

Les défendeurs allèguent en outre que, le claim ayant été présenté pour inscription au bureau du receveur, il fut à bon droit rejeté par celui-ci, en raison de ce qu'il comportait être un droit de découverte dans le lac Cobalt qui n'était pas ouvert à l'exploration, et en raison de ce qu'il avait reçu ordre de ne pas recevoir de claim à son égard, que cette décision fut confirmée par les fonctionnaires du bureau des mines, et que le ministre des terres, forêts et mines rejeta le claim pour les mêmes raisons.

Or, en vue de faire reconnaître par la couronne un droit à l'égard d'un claim minier, l'impétrant devait se placer dans les conditions de quelqu'un qui a pleinement ou es-

sentiellement rempli toutes les conditions exigées par la loi des mines et les règlements y relatifs.

Les conditions premières à la date de la prétendue découverte, c'étaient la possession d'un permis de mineur et la découverte effectuée sur des terres de la couronne non soustraites à la location ou à l'exploration; la loi des mines, Statuts révisés de l'Ontario chapitre 36, article 9 et articles 45, 46 et 47, modifiés par l'acte 61 Victoria, chapitre 11, articles 1 et 2. L'article 9 édicte que toute personne pourra explorer en vue de la découverte de minéraux sur toutes terres de la couronne, sauf celles qui ont pu être soustraites à la vente, à la location ou à l'exploration; mais en se référant aux autres articles, on constate que la personne dont il est question c'est le porteur d'un permis. Voir aussi les règlements homologués par décret en conseil, du 5 avril 1905, articles 1, 12, 13, 15 et 16.

Il est clair que les explorations qui ont abouti à la prétendue découverte ont toutes été faites avant que Green ou aucun collaborateur de celui-ci se fût procuré un permis de mineur, et c'est seulement lorsqu'ils se crurent à la veille de découvrir un gîte que l'extraction d'une noyau (core) du foret diamant fut suspendue jusqu'à ce qu'un permis de mineur eut été obtenu en toute hâte. Puis lorsque l'extraction fut réellement faite, aucun inspecteur n'était présent pour vérifier que ce noyau provenait en effet de l'endroit, bien que probablement il eut été possible de remédier à l'absence d'un inspecteur dans le temps par l'extraction ultérieure d'un autre noyau en la présence d'un tel inspecteur. Mais, même en admettant que cette manière de faire fût régulière, elle ne pouvait conférer des droits à ce terrain qui était soustrait à la location comme à l'exploration, article 47. La décision dans un sens ou dans l'autre dépend de la véritable interprétation à faire de trois décrets en conseil 14 et 21 août et 30 octobre 1905, à la lumière d'un acte de la législature 6 Edouard VII, chapitre 12.

L'article 33 de la loi des mines (Statuts révisés de l'Ontario, chapitre 36) prescrit que toutes les fois qu'il est démontré ou constaté qu'une partie de section dans la province est riche en mines ou minéraux, le lieutenant-gouverneur en conseil, pourra retirer tout ou partie de cette section de la vente ou de la location en vue de la découverte de veines, gîtes ou autres dépôts de minerais ou de minéraux y contenus par l'emploi d'un fort diamant, ou autrement, sous la direction du commissaire des terres de la couronne (aujourd'hui le ministre des terres, forêts et mines) et pourra fixer ou offrir ledit terrain en vente à la surenchère publique.

Aux termes du décret en conseil du 14 août 1905, en même temps que d'autres terrains de la couronne y indiqués, "les lacs connus sous le nom de Cobalt, Kerr et Carr situés dans le township de Coleman" furent soustraits à l'exploration en vue de la découverte de mines ou minéraux ainsi qu'à la vente ou location". Ce régime établi en ce qui regarde le lac Cobalt, ainsi que d'autres décisions rendues relativement à des parties de ce lac, semble signifier que les dispositions de la loi et les règlements relatifs à la découverte, la preuve, l'inscription du claim, etc., étaient applicables à des terrains couverts par une grande nappe d'eau, et non

pas seulement à des terrains de surface. Sans doute, il n'est pas possible de se conformer aux exigences de la loi quant au jalonnement du terrain et au maintien des pieux de délimitation, dans le cas de terrains recouverts par une grande profondeur d'eau. Dans le cas actuel, les pieux ayant été simplement enfoncés dans la glace, la débâcle du printemps a fait disparaître toute trace de la délimitation supposée du claim.

Cependant le décret en conseil n'a laissé aucun doute quant aux intentions de la couronne relativement aux lacs en question, savoir qu'elle n'entendait pas qu'ils fussent ouverts à l'exploration en vue de la découverte de mines ou minéraux. Par ce moyen, en tout cas, ils furent fermés à l'explorateur et aux prospecteurs, ils furent rayés de la liste des terrains susceptibles d'être vendus ou cédés à bail. Tant que durait cette interdiction, il n'était permis à personne de faire une découverte susceptible de lui conférer des droits aux termes des articles 3, 9, 33, 46, 47 et 48 de la loi des mines. Et cela indépendamment des difficultés dont quelques-unes ont déjà été signalées, relativement à la délimitation du lieu de la découverte, et à l'installation de pieux délimitant le claim, et à la preuve exigée en vue de l'inscription.

Le décret en conseil du 28 août 1905, après avoir exposé que les townships de Coleman et Burk, Lorrain et Hudson dans le district de Nipissing, avaient été trouvés riches en minerais et minéraux, ordonnait que les parties desdits townships qui n'avaient pas encore été louées ou vendues fussent "soustraites à la vente et à la location" sous l'empire de la loi des mines, et fussent mises à part aux termes de l'article 33, sans atteinte aux droits de ceux qui avaient auparavant demandé la concession de terrains miniers dans lesdits townships. Les lacs Cobalt et Kerr ne sont pas particulièrement nommés; leur cas avait été spécialement réglé par un décret en conseil du 14 août.

Rien dans le décret en conseil du 28 août ne laisse voir qu'on se proposait de mettre de côté les décrets antérieurs soustrayant ces lacs à "l'exploration en vue de mines et minéraux". Dans cette mesure, en tout cas, le premier décret fut maintenu en vigueur quant à ces lacs, et tandis que les parties non vendues et non louées des townships étaient placées sous le régime de l'article 33, les lacs restèrent soustraits à l'exploration et soumis ainsi à l'interdiction contenue dans les articles 9 et 47.

Le décret en conseil du 30 octobre 1905, ne se rapportait qu'à l'effet du décret en conseil du 28 août. Il avait pour objet de mettre les mineurs autorisés à même de faire ce qu'il était nécessaire en vue de l'acquisition d'un claim minier sur aucun des terrains francs dans le township, et d'en opérer l'inscription sujette aux conditions et restrictions indiquées;

Mais il n'autorisait pas et n'était pas censé autoriser la réception ou l'inscription d'un claim minier par rapport à une partie du township soustraite à l'exploration et restée en conséquence sous l'effet de l'interdiction édictée dans les articles 9 et 47. Le témoignage de M. G. T. Smith, inspecteur et receveur de claims miniers pour le district, corrobore l'opinion émise ci-dessus. Le dé-

partement du bureau des mines l'avait avisé, nous dit-il, que les lacs étaient soustraits à l'exploration; à ces instructions était annexé le texte du décret en conseil émis le 18 août 1905, ou vers cette date, et elles n'ont jamais été contremandées. Il ajoute qu'aucun claim ne lui a été présenté subséquemment pour inscription jusqu'à la date du 8 mars 1906. A cette date la demande de Green lui a été présentée, demande qu'il a refusée de recevoir ou d'enregistrer parce que le lac Cobalt était soustrait à l'exploration.

Sur ce point, voici ce que dit le savant juge en première instance: "Il est clair que, de l'avis de l'inspecteur, le lac Cobalt n'était pas ouvert à l'exploration, et que tel aussi était l'avis des fonctionnaires du département y compris le ministre"; et c'est là, semble-t-il, la conclusion qu'il est juste et convenable de tirer des faits et circonstances de la preuve.

A l'appui de cette opinion, nous avons l'acte de la législature 6 Edouard VII, chapitre 7, dont l'article 1 édicte que le décret en conseil du 14 août 1905 est confirmé, et déclaré avoir été et être maintenant obligatoire et effectif pour les fins y mentionnées. Cet acte recut la sanction du lieutenant-gouverneur le 14 mai 1906, un peu plus de deux mois après qu'on eut refusé d'inscrire le claim, et sur ce les demandeurs répondent, et l'on plaide, qu'il ne devrait pas y être donné effet à leur préjudice. Toutefois, si l'on tient compte des circonstances au moment où Green et ses associés prétendent avoir fait des explorations sur le lac Cobalt, et même auparavant, il est difficile de comprendre leur manière de faire. Si l'on admet que l'intention des autorités était que le lac de Cobalt restât soustrait à l'exploration, il aurait suffi de s'adresser au département du bureau des mines ou à l'inspecteur et recevoir du district pour obtenir des renseignements positifs à cet égard. Mais d'après le témoignage même de Green, il paraît de parti pris s'être abstenu de poser la question à qui que ce soit. Dans la déclaration de claim il est désigné courtier; mais son témoignage fait voir qu'il a exercé quelque temps la profession d'avocat et qu'il avait acquis une connaissance pratique assez étendue de la loi minière. En janvier 1906, il a consulté un avocat de Toronto au sujet de la formation d'un syndicat pour prospecter à Cobalt. Il fit la connaissance d'un major Gordon; on discuta les chances de découvrir des minerais sous le lac Cobalt, et Gordon se fit fort de découvrir un filon.

Green alla alors au bureau des mines et demanda des renseignements au sujet de la région de Cobalt. Il y trouva l'un des commis, une jeune femme, et on lui donna plusieurs brochures, un ou deux rapports ainsi que les règlements des mines. Il dit au commis qu'il voulait avoir tous les renseignements qu'on pourrait lui donner au sujet de la région de Cobalt.

Elle lui donna les brochures et lui dit que cela comprenait tout à l'exception d'une carte indiquant les claims ou les sections qui étaient à concéder, mais qu'il trouverait probablement la carte dans le bureau de l'enregistreur à Haileybury. Il alla ensuite à Haileybury au bureau de l'enregistreur des mines et y trouva une jeune femme en charge du bureau, à titre de commis. Il demanda une carte in-

diquant les claims à concéder et on lui remit une carte des claims sur laquelle les sections étaient marquées. Sur la carte, figuraient des sections marquées d'un "A" majuscule. Le commis lui dit que les sections ainsi marquées étaient les sections demandées. D'après les règlements et d'après la carte, il dit qu'il en est arrivé à la conclusion que le lac Cobalt était disponible pour l'exploration. Alors lui et le major Gordon, établirent un foret à pointe de diamant sur le lac Cobalt, où ils travaillèrent durant quelques semaines. Ni l'un ni l'autre n'était muni d'un permis de mineur. En contre-interrogatoire, il a déclaré que lorsqu'il est allé au bureau des mines, il n'y a vu ni le ministre ni le sous-ministre. Il n'a pas cru qu'il était nécessaire de voir quelqu'un ayant été nommé pour donner des renseignements. Il ne s'est pas informé alors si le lac Cobalt était ouvert à l'exploitation. Il ne s'est pas spécialement renseigné au sujet du lac Cobalt; il a tout simplement demandé les imprimés et tous les renseignements. Il ne s'est pas informé des décrets de l'exécutif. Il ne s'est pas informé spécialement à Haileybury au sujet du lac Cobalt. Il a demandé au commis à Haileybury si la carte était de date récente et elle lui a répondu affirmativement. Elle lui a dit que la carte était remise à point tous les deux ou trois jours. Il lui a tout simplement demandé: Ceci est-il de date récente? Et elle a dit: "Oui". Il n'a pas appelé son attention sur le lac Cobalt et n'a pas mentionné d'endroit spécial où il se proposait d'explorer. Puis, sans plus de formalité le foret à pointe de diamant a été installé sur la glace et les opérations ont commencé sur le lac Cobalt. Or, si Green a été trompé, il ne doit s'en prendre qu'à lui-même. Une simple question directe au bureau des mines à Haileybury, lui eût sans aucun doute procuré l'information que le lac Cobalt n'était pas ouvert à l'exploration. Mais il est évident que, pour en arriver à ses propres fins, il s'est abstenu de poser une question directe.

Dans l'information qu'il a reçue, il n'y avait rien qui fût de nature à l'induire en erreur. Les règlements étaient sans doute applicables à tout le district minier. La première clause appelle l'attention sur le fait que nulle exploration ne peut être faite sur les terrains soustraits à la vente, à la concession ou à l'exploration. Et la clause 16 répète mot à mot le dispositif de l'article 47 de l'Acte contre le marquage ou le jalonnage d'une concession minière sur des terres de la Couronne, soustraites à l'affermage ou à l'exploration. La carte qui lui a été fournie indiquait une condition parfaitement conforme à l'intention et à l'application pratique des décrets de l'exécutif des 14 août et 30 octobre.

Les sections ou lots réellement demandés, à même les parties du township au sujet desquelles le décret de l'exécutif du 30 octobre a autorisé l'enregistreur à inscrire les claims, étaient marqués sur la carte du bureau, jour par jour à mesure qu'arrivaient les demandes, et il n'est pas allégué que la carte était inexacte. Une question franche eût amené une explication complète, mais pour quelque raison mystérieuse, cette question n'a pas été posée. Dans ces circonstances, les demandeurs n'ont aucun reproche à faire au département du Bureau des Mines. Ils n'offrent aucune

raison valide pour affirmer que l'on ne devrait pas mettre à effet l'intention de la Couronne relativement au lac Cobalt. Il s'ensuit que ce que Green et ses associés prétendent avoir fait en matière d'exploration et de prétendue découverte, au moyen de marques et de jalons, n'a pas créé un droit à une concession minière en vertu de l'Acte concernant les mines. Cela étant, il n'est guère nécessaire d'affirmer que rien de ce que l'on démontre avoir été, plus tard, fait ou tenté par eux pour insister sur la reconnaissance de leur claim n'a aucune importance et ne mérite pas d'être considéré. La Couronne, n'a jamais renoncé à l'attitude qui a été prise en son nom du moment où la réclamation de Green a été présentée, savoir que le lac Cobalt ayant été soustrait, il n'y avait pas de réclamation à considérer. Et plus tard, agissant sous l'autorité de l'article 33 de la loi des mines, on a effectué une vente aux défendeurs. Il en résulte que les demandeurs n'ont pas qualité pour faire annuler la vente ou les lettres patentes émanées en vertu de cette loi.

Pour ces raisons, le jugement duquel on a interjeté appel, doit être maintenu. Mais si ces raisons ne devaient pas prévaloir, il reste encore la question de la position des défendeurs comme acheteurs, moyennant considération et l'effet de l'Acte de la législature, 7 Edouard VII, chapitre 15.

Que les défendeurs soient devenus de bonne foi acheteurs, moyennant une considération, c'est ce dont la preuve ne laisse aucun doute. Apparemment, ils n'ont reçu avis de la réclamation des demandeurs qu'après l'acceptation de leur commission et après le paiement du dépôt, mais avant le paiement du solde du prix d'achat et avant l'émission des lettres patentes, ils savaient que les demandeurs réclamaient la partie du lac Cobalt au sujet de laquelle cette action a été intentée.

Et en supposant que les demandeurs pussent établir leur droit d'annuler la vente, les défendeurs n'auraient aucune protection en alléguant leur qualité d'acheteurs moyennant considération, n'ayant pas reçu d'avis.

Mais ils auraient encore droit au bénéfice de l'acte 7 Edouard VII, chapitre 15.

On a présenté avec beaucoup de vigueur et de talent bon nombre d'objections contre la validité constitutionnelle et l'effet légal de cet acte.

Il est cependant impossible de conclure que c'est un acte d'intérêt particulier et non un acte d'intérêt général, et que son but n'a pas été de confirmer la vente et la concession de terres comprises dans les lettres patentes et de toutes les mines et minéraux gisant à la surface et dans le sous-sol et de tous les droits miniers dans ces terres, et d'en transporter la propriété aux défendeurs, à partir de la date de la vente, absolument libre de toute réclamation et demande de quelque nature qu'elle soit, provenant de toute découverte, de tout affermage ou jalonnement.

En tenant compte de ce qui est connu comme étant arrivé avant et jusqu'à l'adoption de l'acte il est impossible de mettre en oubli la signification de cette loi ou d'essayer à la traiter comme étant inapplicable à la prétention des demandeurs lorsqu'ils demandent l'annulation de la concession accordée aux défendeurs.

Et à moins que la promulgation de cette loi ne soit en dehors des attributions de la législature on doit l'accepter comme mettant absolument fin à toute réclamation sur les terrains réclamés par les demandeurs en cette cause.

On a prétendu que la législation était *ultra vires* et non applicable parce qu'elle a été adoptée lorsque la présente action était pendante, et que son effet, si elle est valide, est d'usurper les fonctions des tribunaux et d'affirmer que certains particuliers ont droit à certaines propriétés en dérogeant à la loi ordinaire de la province.

Mais ce qui fait l'objet de cette législation tombe évidemment dans la catégorie des droits civils et du droit de propriété. Ce que réclament les demandeurs est évidemment un droit de propriété dans la province. De sorte que le droit d'intenter une action est un droit civil. Et en vertu de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, l'un et l'autre ont été soumis à l'autorité législative de la législature provinciale.

Et lorsqu'il y a juridiction sur le sujet, les arguments fondés sur une prétendue injustice ne peuvent avoir aucun poids. Comme l'a dit Herschell dans la cause du procureur général du Canada *vs* le procureur général des provinces (1898), A. C. 700, en discutant la question des pouvoirs et de l'autorité législatifs du Parlement du Canada et des législatures des provinces en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord (P. 713), "la supposition que l'on pourrait abuser du pouvoir au point d'en arriver à la confiscation virtuelle de la propriété, ne justifie pas l'imposition par les tribunaux de limites quelconques sur le pouvoir absolu de législation qui est conféré. On peut toujours abuser du pouvoir suprême de législation eu égard à n'importe quel sujet, mais il ne faut pas supposer que l'on s'en servira mal à propos, si c'est l'unique remède en appel, pour ceux qui élient la législature.

Lord Herschell ajoute: "Si, cependant, la législature prétend conférer à d'autres des droits de propriété qu'elle ne possède pas, cela dans l'opinion de leurs seigneuries n'est pas un exercice de la juridiction législative conférée par l'article 91.

Mais cette dernière remarque a été faite relativement aux pouvoirs respectifs et aux droits de propriété du Dominion et des provinces et ne s'applique nullement à un cas comme celui-ci où il s'agit de terres de la Couronne appartenant à la province. Même en supposant que l'opinion de la cour eût été que les lettres patentes ont été émanées par erreur et sans discernement, l'acte doit encore rester comme une déclaration législative de la validité de la vente. Et sous ce rapport, l'acte offrirait un obstacle aux prétendus droits des demandeurs.

Un autre point, qui n'a cependant pas été soulevé par les plaidoiries ni discuté devant les tribunaux inférieurs, a été suggéré dans l'argumentation en faveur de l'appel. On a prétendu que la concession accordée aux défendeurs ne comportait pas une concession des métaux précieux ou royaux. La concession s'applique aux terres submergées par l'eau de l'affermage minier du lac Cobalt, avec les mines, minéraux et droits miniers y contenus.

L'Acte concernant les mines, S.R.C., chapitre 36, article 2 (6), définit les droits miniers, comme signifiant les minerais, mines et minéraux sur ou au-dessous de tout terrain où ils sont traités distinctement de la surface de la terre; voir aussi l'Acte des mines, 1906, article 2 (9), (10) et (12). Ici les lettres patentes sont émises sujettes aux dispositions des articles allant de 188 à 221 inclusivement, de l'Acte des mines de 1906, et il y a concession tant du terrain que des droits miniers, quant aux mines et minéraux qu'il contient à la surface et dans le sous-sol; lesquels mots, eu égard à la nature du territoire et au but de cette concession, semblent avoir un sens assez large pour justifier une interprétation comprenant les métaux et les minéraux de tous genres. Les articles 3, 4 et 5, de l'Acte des mines, S.R.C., chapitre 36 et les articles 2 (16) et 3 (1) et (5) de l'Acte des mines, 1906, semblent indiquer l'intention de soustraire à la Couronne tout droit, en vertu de sa prérogative, aux métaux précieux. Mais s'il n'en est pas ainsi, la cause des demandeurs n'y gagne rien, car leur réclamation, si elle existe, est en vertu de l'Acte des mines, S.R.C., chapitre 36 et nulle concession en leur faveur, ne saurait être plus étendue dans ses termes et ses effets que la concession en faveur des défendeur. Quoi qu'il en soit ce point ne saurait, à proprement parler, être invoqué par les demandeurs, dans cette appel.

Il peut y avoir un doute sur la question de savoir si les demandeurs ont le droit de maintenir cet appel à titre de concessionnaires de Green. L'article 47 de l'Acte des mines, S.R.C., chapitre 36, permet à un licencié qui a découvert un filon ou autre dépôt, ou minéral, de marquer ou de jalonner une concession minière, pourvu que ce soit sur les terres de la Couronne, qui n'ont pas été soustraites à l'affermage ou à l'exploration, et de transmettre ses intérêts dans cette concession à un autre licencié.

Cela semble être la seule disposition qui était en vigueur lorsque le transport a été fait aux demandeurs, permettant à un découvreur de transporter ses intérêts à un autre.

Il me semble pas être autorisé à faire le transport d'une concession minière sur des terres de la couronne soustraites à l'exploration. La question de savoir, en supposant que Green eût acquis des droits miniers sur ou sous le lac Cobalt, nonobstant le fait que ce lac était soustrait à l'exploration, s'il pouvait faire un transport valide de ces droits de façon à permettre à son cessionnaire de soutenir une action à cet égard n'a pas été soulevée ni discutée, et il n'est pas nécessaire de considérer cette question pour disposer de cet appel. L'appel doit être renvoyé.

Ceci est le jugement unanime de la cour d'appel. Le jugement de cette cour sur chaque phase de cette opération est en faveur de l'action administrative de la province d'Ontario. Pas une seule prétention soulevée par la plaidoirie qui n'ait été examinée par le jugement unanime de la cour, tel que prononcé par le juge en chef Moss. Pas une seule qui ait été alléguée par la presse libérale du Canada, et fondée sur des déclarations faites par des hommes que leur haute position dans la vie publique

canadienne aurait dû engager à beaucoup de circonspection, pas une seule de ces prétentions qui ne soit absolument réfutée par le jugement de cette cour.

Les attaques violentes et injustifiables de certains hommes publics contre le gouvernement d'Ontario au sujet de cette affaire, leur tentative d'en faire une question politique pour tâcher de discréditer le gouvernement conservateur de cette province ont reçu une rebuffade bien méritée par le jugement unanime du tribunal.

Un homme public peut se permettre de critiquer les actes d'un gouvernement ou d'autres hommes publics, mais il est regrettable de voir un ministre fédéral sortir de sa sphère pour ruiner le crédit d'une province. Nous savons tous qu'un ministre fédéral a agi ainsi et que son exemple a été suivi par toute la presse libérale du pays.

Or toutes les accusations, toutes les insinuations ont été réfutées, et l'opération, loin d'entacher l'honneur de la province d'Ontario lui est un titre de gloire. Un libéral éminent a prétendu qu'on avait fait danser cette somme de \$1,085,000 devant les yeux des électeurs pour capter leurs suffrages et pouvoir se vanter d'avoir enrichi la province d'autant. Ce même libéral a dit que c'était un triste spectacle dans la vie publique d'Ontario et qu'il espérait que le jour ne viendrait jamais où ces mêmes électeurs qui ont appuyé le gouvernement Whitney veraient leurs propres biens confisqués par le Gouvernement.

Mais celui qui se permettait un pareil langage devra reconnaître, s'il est à portée de m'entendre, qu'il a injustement attaqué les droits de la province d'Ontario, qu'il a calomnié la vie publique de cette province et que le gouvernement Whitney est le meilleur que nous ayons jamais eu. L'honorable député d'Essex, n'aime pas à m'entendre parler ainsi.

M. A. H. CLARKE: Cela m'est parfaitement indifférent.

M. LENNOX: Cela doit lui déplaire, mais pas autant que déplairont aux électeurs de ce pays certaines paroles qu'il a prononcées à l'adresse du gouvernement d'Ontario, maintenant que la cour d'appel a déclaré que le gouvernement, en tout et partout, avait agi dans l'intérêt de la province.

Le Gouvernement actuel ne marche pas sur les traces du Gouvernement précédent, qui exploitait les ressources de la province au profit de quelques favoris. Le principe du gouvernement Whitney, c'est que les ressources de la province doivent être administrées dans l'intérêt exclusif de la province. Il ne permet pas à un exploitateur de défier la loi, au détriment du public. Le jugement de la cour d'appel, dit en résumé que les réclamations des pétitionnaires n'étaient pas fondées; qu'ils n'avaient aucune raison de se plaindre du département

M. H. LENNOX.

des terres, des forêts et des mines et que la loi en question était saine, avantageuse et constitutionnelle.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Comme j'ai pris quelque part à la discussion de cette question, je désire en dire quelques mots. Je ne crois pas avoir à ajouter quoi que ce soit à ce que j'ai déjà dit dans une occasion précédente, et je n'ai certainement rien à retirer. J'ai lu les considérants des juges de la cour d'appel d'Ontario et il n'y a rien dans les raisons alléguées par les juges qui soit de nature à m'induire à modifier ma manière de voir, soit comme ministre de la Justice, soit comme simple membre de cette Chambre.

De même, je n'aurais eu rien à rétracter ni à changer à ce que j'ai dit, si la cour d'appel avait jugé à propos de renverser le jugement de la cour de première instance. Je dirai même que si la cause était portée devant la cour suprême du Canada ou devant le comité judiciaire du conseil privé, en Angleterre, et que si le plaignant réussissait à faire renverser le jugement rendu contre lui par la cour de première instance et par la cour d'appel, ce résultat n'affecterait en aucune manière l'attitude prise par les conseillers de Son Excellence et par moi, dans le rapport que j'ai fait à mes collègues. Pour faire mon rapport sur cette législation, je n'avais qu'à m'occuper de la question de savoir si la législature de la province d'Ontario avait ou n'avait pas le pouvoir constitutionnel de la voter. Je n'ai tenu compte d'aucune autre considération.

Imbu comme je le suis de l'idée que la meilleure manière d'interpréter la constitution dans l'intérêt de tous, c'est de reconnaître l'autorité suprême de la législature provinciale dans la sphère de sa juridiction, j'ai dit dans mon rapport que je considérais cette loi comme du ressort de la province, vu qu'elle concerne des questions de propriété et de droits civils.

Rien dans le jugement de la cour d'appel et rien dans le jugement de la cour de première instance, ne peut affecter cette opinion. Je croyais alors et je crois encore que les législatures provinciales ont le droit constitutionnel de mal faire si elles le jugent à propos et que ni le Gouverneur général en conseil, ni le parlement canadien n'ont le droit d'intervenir, du moment qu'elles ne sortent pas de leurs attributions. Elles sont responsables, comme les membres de cette Chambre, à ceux qui les ont élues, et c'est l'électeur qui devra se prononcer en dernier ressort.

Mais si comme ministre de la Justice et membre du Gouvernement, j'étais de cet avis, j'ai aussi le droit, comme simple particulier, de dire que cette loi est injuste, surtout quand elle est votée par les repré-

sentants des électeurs d'Ontario, et que je suis un de ces électeurs.

Quand j'ai pris la parole sur cette question il y a au delà de deux mois, j'ai pris grand soin de faire la distinction aussi claire qu'il est possible de le faire entre l'opinion que j'ai été appelé à donner comme ministre de la Justice, et ce que j'avais à dire en ma qualité d'humble électeur d'Ontario.

Si la loi en question eut été votée par une autre province que celle d'Ontario, j'aurais cru de mon devoir de n'en rien dire, si ce n'est à titre de citoyen du Canada, mais il s'agissait d'une loi de la province d'Ontario; je suis un contribuable et un électeur de cet province, et parlant en cette qualité, parlant comme un de ceux qui élisent les représentants à la Législature d'Ontario, j'ai dit ce que je pensais de cette loi, exactement comme je le ferais encore si c'était à recommencer.

Malgré tout le désir qu'on en pourrait avoir, il est impossible de trouver dans le jugement de la cour d'appel, prononcé depuis que j'ai fait ces remarques, le moindre indice que les juges diffèrent d'opinion avec moi sur la nécessité de cette loi. Toute la question était de savoir s'il sied à un parlement ou à une législature, qui a juridiction sur une propriété en litige entre deux parties, de décréter par une loi que cette propriété sera enlevée à une des parties et cédée à l'autre, et en privent celui qui est dépourvu du droit de faire valoir sa réclamation devant les tribunaux.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre de la Justice peut-il nous dire en quoi le cas qu'il cite en ce moment diffère de celui de la compagnie d'assurance Canada Life, dans lequel, 30,000 assurés ont été privés de leur recours aux tribunaux?

L'hon. M. AYLESWORTH: Si mon honorable ami m'avait fait l'honneur de lire ce que j'ai dit au sujet du Canada Life, il aurait saisi une différence bien marquée entre les deux cas. J'ignore si mes remarques au sujet du Canada Life, s'il les a lues ou entendues, ont produit quelque effet sur lui, mais je me suis basé uniquement sur le fait, que je prétends avoir été clairement prouvé devant le comité, qu'une erreur avait été commise et que l'objet de ce bill était de corriger cette erreur. Dans le cas actuel, il s'agit de savoir s'il sied à une législature d'enlever une propriété à une partie qui la réclame comme sienne, de la donner à l'autre partie qui la réclame également et de priver le premier réclamant du droit de s'adresser aux tribunaux pour faire valoir sa réclamation. La décision de la cour d'appel confirme le jugement de la cour de première instance, en partie pour les mêmes raisons, données par le juge de première instance, savoir que cette loi, abstraction faite de toute autre considération,

empêchait le tribunal de se prononcer sur les mérites de la cause, comme il aurait pu le faire sans cette loi.

Dans une occasion précédente, j'ai comparé cette loi à la confiscation de la ferme d'un cultivateur. Je ne vois aucune différence, en principe et sans m'occuper en aucune manière du mérite de la question, sans m'inquiéter de savoir lequel des deux réclamants a légitimement droit à la propriété en litige. En aucun temps je n'ai exprimé une opinion sur ce point et je ne m'en suis même pas formé une. Je ne connais pas les détails de l'affaire.

Jusqu'à présent, aucun tribunal n'a pu prendre connaissance des faits, ni se prononcer librement sur le mérite de la réclamation. Je n'ai jamais voulu risquer une opinion sur la question de savoir lequel des deux réclamants a droit à la propriété. Tout cela disparaît devant la question infiniment plus importante que nous avons à décider ici, et qui comprend, en premier lieu, l'à-propos de l'intervention du Gouverneur général en conseil dans l'action législative des autorités constituées de la province. Sur ce point, j'ai donné mon opinion.

Son Excellence a pris une décision, et, autant que j'ai pu savoir, même l'honorable député qui vient d'adresser la parole en cette Chambre ne s'oppose pas à la décision rendue à cet égard par les conseillers de Son Excellence. Sur la question principale, j'ai déjà exprimé mon avis comme électeur de cette province, et je ne puis pas trouver de termes trop énergiques pour flétrir l'iniquité d'une semblable loi.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Je ne viens pas discuter ce sujet, mais autre chose. On me permettra, cependant, de dire que chaque mot de la dénonciation du ministre de la Justice contre cette mesure, rejaillit avec encore plus de force contre lui-même, et ses collègues et partisans, au sujet du bill de la Canada Life. De quoi était-il question ici. L'un des porteurs de polices de cette compagnie avait une cause en cour dans le temps que cette mesure était adoptée par la Chambre, et il avait institué cette cause, non seulement à son avantage, mais à l'avantage des 30,000 ou 40,000 porteurs de police de cette compagnie.

Aucune cour, pour me servir des propres paroles du ministre de la Justice, n'avait pu rendre à cet égard un jugement libre et dégagé d'entraves. Aucune enquête judiciaire n'avait été instituée; et mon honorable ami le ministre de la Justice, dans les efforts quelque peu véhéments qu'il a faits pour distinguer une cause d'une autre, déclare qu'il agit ainsi parce que, dans le bill de la Canada Life, il croit qu'il y a eu erreur. Eh bien, je crois que si le ministre de la Justice est libre de faire cette supposition, la même liberté doit être donnée à la législature d'Ontario qu'il

a dénoncée au sujet de la Florence Mining Company. S'il était, en un cas, légitime d'adopter une mesure de ce genre, il doit l'être également dans l'autre cas. J'oserai dire que nous pourrions relever les paroles prononcées aujourd'hui par le ministre de la Justice pour dénoncer ce bill, et les appliquer entièrement à la conduite même qu'il a tenue pour appuyer le bill de la Canada Life; bien que des bruits plus ou moins confirmés circulent dans les corridors que, s'il avait exprimé toute sa pensée au sujet du bill de la Canada Life, il aurait répété pour ainsi dire exactement tout ce qu'il a dit au sujet de cette loi de la législature d'Ontario.

Je le répte, je ne me suis pas levé pour discuter ce sujet; cependant, si quelque autre membre de la Chambre désire le faire, je lui céderai la parole, en me réservant le privilège de discuter dans la suite un autre sujet.

M. A. H. CLARKE (Essex-sud): Je désirerais dire quelques mots là-dessus.

M. R. L. BORDEN: Fort bien, mon honorable ami a la parole.

M. A. H. CLARKE: Ce n'est que parce que le leader de l'opposition en a parlé que je désire dire quelques mots sur la distinction à établir entre le cas de la Florence Mining Co. et celui de la Canada Life. Selon moi, cette distinction est évidente. En ce qui concerne la loi de la compagnie Florence, la cour était le seul tribunal qui pouvait rendre justice. On a déjà exprimé l'opinion, à ce sujet, que c'était là l'un de ces cas où il n'était pas nécessaire pour aucune des parties contestantes de se présenter devant la législature pour obtenir justice. Mais la situation où se trouve la Canada Life est entièrement différente, parce que les tribunaux, en ce cas-là, ne pouvaient pas rendre justice. S'il y avait erreur, cette erreur était imputable au parlement du Canada, et par conséquent, ce n'était que devant le parlement du Canada que les parties pouvaient se présenter pour faire corriger l'erreur.

M. R. L. BORDEN: Comment a-t-on établi que le parlement du Canada avait commis une erreur?

M. A. H. CLARKE: Cela a été établi par les dépositions faites devant le comité.

M. R. L. BORDEN: De quelle manière?

M. A. H. CLARKE: Par la déposition de personnes qui faisaient partie du Parlement en 1879.

M. SPROULE: L'honorable député peut-il dire qui a fait ces dépositions devant le comité, parce que nous n'avons eu absolument aucune preuve.

M. A. H. CLARKE: C'est M. McCarthy qui a déposé devant ce comité. Il avait en main la déclaration de M. Ramsay, prési-

M. R. L. BORDEN.

dent de la compagnie, quant à la façon dont il comprenait la chose et à ce qui avait toujours été depuis la pratique habituelle.

M. R. L. BORDEN: M. Ramsay faisait-il alors partie du Parlement, et pouvait-il parler au nom de tous les autres députés.

M. A. H. CLARKE: Il était le promoteur du bill.

M. R. L. BORDEN: C'est une erreur du Parlement du Canada, ainsi que l'affirme mon honorable ami.

M. A. H. CLARKE: Je ne viens pas ici discuter si la preuve était forte ou faible. Tout ce que je puis dire, c'est que cette preuve était suffisante pour convaincre le comité qu'une erreur avait été faite, et c'est là-dessus qu'on se basa pour demander à cette Chambre l'adoption du bill.

M. R. L. BORDEN: Il n'y a pas la moindre preuve, ayant pu servir à formuler une semblable conclusion.

M. A. H. CLARKE: Il est étrange, alors, que mon honorable ami ne soit pas venu voter contre cette mesure quand elle était en discussion. Les membres de la droite étaient convaincus qu'on avait établi qu'une erreur avait été commise, et qu'il était nécessaire de faire appel au Parlement pour corriger cette erreur. C'était là la seule excuse pour adopter le bill. Si ces messieurs ont cru qu'aucune erreur n'a été commise, ils ont certainement manqué à leur devoir en ne venant pas ici enregistrer leurs votes contre le bill. Mais laissez-moi vous signaler une autre différence entre les deux cas. En ce qui concerne le Cobalt Lake, mon avis est que ce n'était pas une mesure convenable. Mes honorables amis de la gauche prétendent que le principe de la Canada Life est identique à celui du Cobalt Lake. Eh bien, c'était la même chose; ils ont approuvé le Cobalt Lake, et ils ont approuvé l'adoption soulevée contre cette mesure en s'opposant ici à cette mesure. Ils affirment que c'est la même chose. Ils se sont opposés au bill de la Canada Life, et par cela même ils ont condamné la législature d'Ontario qui avait adopté ce bill. Si l'une de ces mesures est vicieuse, et si, comme ils le disent, elles sont toutes deux la même chose, ils ont par là même condamné M. Whitney plus énergiquement que je ne pourrais jamais le faire.

M. SPROULE: M. Whitney représentait la couronne. Les biens étaient les biens de la couronne. Le droit de légiférer appartenait à ce corps, et même le ministre de la Justice ne leur contesta pas le droit de légiférer comme ils l'ont fait. Leur devoir était de surveiller les intérêts de la couronne, mais il en est tout autrement quand il s'agit d'un litige entre par-

ticuliers. Le droit de contrat donne à chaque partie le droit d'établir en quoi consistait le contrat, et cela ne peut être établi que par les cours de justice. Mais, en agissant comme il l'a fait, le Gouvernement fédéral a empêché ceux qui devaient bénéficier ou perdre, par l'exécution ou la non exécution du contrat, de présenter leur cause en justice afin qu'il pût être statué en conséquence. Ils ont été mis pour ainsi dire entièrement hors de cour.

Au sujet de certaines observations présentées par le ministre de la Justice, qu'il me suffise de dire qu'il me paraît établir une distinction en ce qu'il déclare comme ministre de la Justice et ce qu'il énonce comme citoyen et contribuable d'Ontario. Mais, presque tout aussitôt, il mélange les deux et par conséquent toutes les observations qu'il a présentées comme citoyen et contribuable d'Ontario étaient relatives à la discussion d'un sujet où il émet l'avis du ministre de la Justice représentant le Canada. Par conséquent, très peu apercevront la différence, si toutefois il y en a une, entre les deux.

Nous allons être obligés d'attacher bien plus d'importance à ses paroles que si elles étaient celles d'un simple citoyen, ou si elles provenaient du même homme discutant, comme contribuable d'Ontario, une question politique se rapportant à la conduite du gouvernement d'Ontario. J'avais pensé, dans le temps, que tout cela était mal. Et pourquoi? Parce qu'il avait dit que c'était là une confiscation absolue, et si c'était une confiscation qu'est-ce que cela pouvait signifier? Cela voulait dire qu'il attaquait non seulement l'humilité du gouvernement d'Ontario mais en outre le crédit industriel d'Ontario; car si le gouvernement était prêt à s'entremettre pour venir frustrer une compagnie de biens pour le développement desquels elle avait dépensé de l'argent, alors tous ceux qui pourraient être portés à mettre de l'argent au Canada dans ces mêmes entreprises seront à l'avenir fort prudents, si les observations du ministre de la Justice sont exactes. Ces observations avaient pour elles toute l'autorité et le poids du ministre de la Justice du Canada. Elles différaient de celles d'un simple citoyen. Si un citoyen avait dit la même chose, ses observations n'auraient pas été considérées dans le même sens. Le ministre de la Justice a dit qu'il ne s'occupait pas de savoir si la province d'Ontario avait ou non le droit d'adopter cette mesure, et qu'il ne s'occupait pas, non plus, de formuler aucune conclusion motivée à cet égard.

Eh bien, j'ai déjà entendu l'honorable Ed. Blake faire ici une observation qui, selon moi, ne manquait pas de force, et c'était qu'aucun membre occupant la charge de ministre de la Justice ne devait jamais faire

aucune déclaration de ce genre sans raisons motivées, ou sans les raisons qui avaient pu le porter à formuler les conclusions qu'il exposait à la Chambre. Je crois que c'est là où le ministre a manqué complètement de logique, car ses conclusions n'étaient accompagnées d'aucune raison motivée. S'il avait fait cela, ses conclusions auraient pu présenter une bien plus grande valeur. Mais l'honorable ministre, après avoir dit qu'il ne s'occupait pas de formuler aucune conclusion motivée à cet égard, énonce simplement que ces personnes étaient dans les limites de leurs droits quand elles ont agi ainsi; puis aussitôt, et parlant comme citoyen d'Ontario, il déclare que leur conduite était assimilable à une confiscation absolue, et que cette conduite était injustifiable, déraisonnable et inconvenante.

DEFENSE IMPERIALE.

M. R. L. BORDEN: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désirerais demander au Gouvernement ce qu'il projette de faire, comme suite à la proposition soumise le 29 mars au sujet de la coopération du Canada à un projet quelconque de défense navale.

Je ne lirai pas toute la résolution, mais le premier ministre doit se rappeler qu'elle renfermait un passage ainsi conçu:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale.

Nous avons peut-être le droit d'obtenir du premier ministre une déclaration concernant les mesures qu'on prendra à ce sujet. Je crois que la presse a rapporté certains bruits—il en a peut-être été question devant la Chambre, mais je n'en suis pas certain—relativement à un voyage en Grande-Bretagne, après la prorogation, de deux membres du cabinet dans le dessein de tenir une conférence avec le gouvernement impérial et, principalement avec les autorités navales. Les journaux ont aussi des nouvelles au sujet de mesures qui seraient prises par le gouvernement impérial lui-même. On a dit qu'un congrès impérial doit se réunir pour discuter la question de la défense sur mer et que des invitations ont été adressées à l'Australie, au Canada, à la Nouvelle-Zélande et aux autres grandes possessions autonomes de l'empire. Le premier ministre nous dira peut-être si le Canada a reçu cette invitation et s'il l'acceptera, et il aura peut-être l'obligeance de faire connaître à la Chambre et au public la politique ministérielle concernant les moyens de mettre en pratique cette résolution et les mesures qui seront prises dans un bref délai. Ces renseignements seraient probablement utiles à la Chambre et au pays. Voilà pourquoi je pose cette question.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Depuis que la Chambre a adopté la résolution du 29 mars, il y a eu un échange de correspondance concernant cette question entre les autorités impériales et le gouvernement canadien. Cette correspondance n'est pas volumineuse et j'espère que je pourrai la déposer sur le bureau demain matin. Elle indiquera la ligne de conduite que nous nous proposons de suivre.

LES PECHERIES DU MANITOBA.

M. G. H. BRADBURY (Selkirk): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à la discussion des subsides, je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur un article de fond publié par l'un des journaux de Winnipeg au sujet de la déclaration du ministre en réponse à certaines observations que j'ai eu le privilège de faire dans cette enceinte le 13 du mois courant. J'ai dit alors que le poisson disparaissait du lac Winnipeg. En réponse, le ministre a déclaré que les rapports démontraient que le lac ne se dépeuplait pas. Je ne citerai que quelques phrase de la "Winnipeg Tribune", édition du 14 courant. Ce journal s'est tenu au courant de la question depuis quinze ou seize ans et il a autorité pour traiter le sujet:

Dépeuplement des pêcheries.

L'honorable M. Brodeur a dit que les rapports démontrent que les pêcheries du Manitoba ne se dépeuplent pas.

Au moment où il tenait ce langage inconsideré, des témoins étaient interrogés devant sa propre commission des pêcheries à Gimle, le rendez-vous de plusieurs des pêcheurs du lac. Le compte rendu dit:

La plupart étaient d'avis d'interdire la pêche du poisson blanc dans la partie sud du lac jusqu'à ce que le nombre des poissons augmente assez pour rendre la pêche profitable et de faire commencer au 15 d'août la saison réservée pendant l'été pour ceux qui ont des permis de pêche pour les besoins du ménage.

Il y a quelques années, le poisson blanc abondait dans la partie sud du lac; des postes de pêche étaient établis et ils ont été maintenus jusqu'à ce que l'extermination du poisson fut presque complète. Ils furent alors fermés. Pourtant, le ministre des Pêcheries prend la parole au Parlement et déclare: "Les rapports démontrent que les pêcheries du Manitoba ne se dépeuplent pas."

Prenons d'autres témoignages rendus hier devant la commission des pêcheries:

Le révérend M. J. P. Solmundson, secrétaire de l'union des pêcheurs a été le dernier à prendre la parole. Il a soutenu que les capitaux des Etats-Unis étaient la cause directe de la disparition du poisson blanc dans le lac Winnipeg, et, tout en étant d'avis de permettre aux pêcheurs de se servir de plus grands filets, et aux maisons soutenues par des capitaux canadiens de faire la pêche dans la partie nord du lac où le poisson blanc est encore très abondant, il s'est opposé énergiquement

M. R. L. BORDEN.

à ce que des capitalistes américains, sous le couvert de noms canadiens, obtinssent le produit de la pêche pour le marché américain.

En réalité dans la plupart des cas, les capitalistes américains se sont ligüés avec des amis du Gouvernement. Le vieux système pourri de mettre les ressources du pays à la disposition des amis a été la cause première du dépeuplement du lac Winnipeg et d'autres eaux intérieures de l'Ouest. Les amis du Gouvernement, comme on les appelle, ont prélevé une énorme commission sur ce commerce et le Gouvernement ne s'est pas occupé des protestations de la population entière.

Cela est extrait de la "Tribune" du 14 mai, le lendemain du jour où j'ai pris la parole devant la Chambre. Afin de convaincre le ministre, si c'est possible, que le poisson est disparu du lac Winnipeg, je désire citer un autre document important tiré du rapport de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour l'année 1907. C'est un extrait du rapport de l'inspecteur E. A. Pelletier concernant un voyage d'inspection entre Regina et Fort-Churchill, pendant l'hiver de 1906 à 1907. Voici:

Regina., 11 mars 1907.

Au sujet des compagnies de pêche:—

Je me permets de dire que, d'après ce que j'ai appris et ce que je crois, on devrait imposer des restrictions à leurs opérations.

J'entends dire que le poisson pris est presque tout exporté aux Etats-Unis, et on prévoit que bientôt il ne restera guère assez de poisson pour l'alimentation des indigènes et de leurs chiens. Si on pouvait faire adopter une loi interdisant l'exportation du poisson pris dans le district de Kéwatin, hors du Canada ce serait une aubaine pour le pays car du train dont vont les choses, le poisson disparaîtra bientôt complètement ou peu s'en faut, comme dans le lac Supérieur, le lac des Bois, et comme cela arrivera bientôt dans le lac Winnipeg qui est en train de dépeupler.

Les compagnies de pêche poussent leurs opérations jusqu'au lac Tipiwesh. Le nouveau chemin de fer qui s'avance par le défilé traversera un pays couvert de lacs poissonneux.

Les compagnies de pêche trouvent même qu'il est profitable de voiturier le poisson d'endroits situés à 100 ou 150 milles des chemins de fer. On comprend aisément à quel point ces compagnies exploiteront le pays si, un jour, un chemin de fer se rend jusqu'à Fort-Churchill. Vu que ces lacs sont relativement de peu d'étendue, il faudra bien peu d'années pour en retirer tout le poisson; alors les indigènes mourront de faim si la pêche manque une année. A l'heure qu'il est, ils peuvent toujours avoir recours à la pêche, lorsque tout leur manque.

D'ailleurs, les progrès du pays sont si rapides qu'il ne restera plus de poisson pour notre propre usage, à moins qu'on n'impose bientôt des restrictions à l'exportation du poisson.

Un tel témoignage de la part d'un homme tout à fait impartial, qui ne s'occupe que de l'intérêt public, devrait faire com-

prendre au ministre qu'il y a quelque chose qui cloche. Le ministre a semblé trouver à redire à mes commentaires sur la négligence des employés de son département.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut pas revenir sur un débat antérieur.

M. BRADBURY: Je regrette de ne pouvoir le faire. Quoi qu'il en soit, il semble y avoir un malentendu entre le ministre et moi quant à l'attitude de ces employés. Ou bien les fonctionnaires du département ont négligé de remplir leurs devoirs en ce qui concerne les pêcheries du lac Winnipeg ou bien le ministre n'a pas écouté leurs recommandations. Si les employés ont été honnêtes et s'ils ont de temps à autre, appris au Gouvernement ce qu'il se passait, le Gouvernement doit assumer l'entière responsabilité du dépeuplement de ces grands fonds de pêche. Il est incontestable que le poisson est rare aujourd'hui dans le lac Winnipeg. Le ministre a cité un extrait du rapport de l'un de ses subalternes qui, je l'ai fait observer, a de temps à autre présenté des rapports qui étaient contradictoires et conséquemment pas dignes de foi. D'ailleurs, je lirai pour sa gouverne un extrait du rapport fait en 1906 par l'inspecteur de Selkirk, celui que le ministre a cité l'autre soir.

Quelques VOIX: Observez le règlement.

M. BRADBURY: Je n'aime pas à mécontenter mes collègues, mais je désire consigner ce document dans les archives, dans l'espérance qu'il fera comprendre aux ministres que les rapports de l'inspecteur de Selkirk ne sont pas paroles d'évangile. Dans ce rapport de 1906, l'inspecteur dit:

En terminant, je dirai seulement que l'année 1904 a été, en somme, très fructueuse, étant donné que la température a été, toute l'année durant, très défavorable aux opérations de la pêche. Dans certains cas, des filets ont été tendus de quatre jours à une semaine sans être relevés ni débarrassés du poisson. Naturellement, cela a nui à la pêche, vu que plusieurs poissons se gâtaient avant le relèvement des filets et ne pouvaient plus être mis sur le marché. Il est difficile de prévenir ces pertes tant qu'on se sert de rets à mailler pour prendre le poisson dans nos eaux.

Les poissons de toutes sortes sont abondants, sauf l'éturgeon et le poisson blanc; ces deux poissons très estimés semblent devenir de plus rares chaque année. La réserve comme frayère des eaux de la rivière Winnipeg a été un pas dans la bonne voie et sera avantageuse pour les pêcheries de notre province aussi longtemps qu'on interdira de pêcher dans ces eaux pour des fins commerciales. Les eaux de la rivière Winnipeg renferment une multitude de jeunes esturgeon.

Le poisson blanc commun semble devenir de plus en plus rare dans nos eaux chaque année; du moins, il est plus difficile qu'il ne l'était il y a quelques années de découvrir où il se tient pendant la saison de la pêche.

J'appelle l'attention du ministre, sur le fait que son propre inspecteur faisait observer, en 1906, que le lac Winnipeg était dépeuplé et que la pression y devenait de plus en plus rare chaque année.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre, lorsque j'aurai exprimé l'espoir que le ministre se guidera sur les rapports que j'ai voulu lui faire connaître en tout bien tout honneur, sans aucun préjugé politique, et qu'il les fera examiner par la commission des pêcheries. Je crains fort que cette commission ne remplisse pas la tâche qui lui a été confiée, car j'ai lu dans les journaux que le gérant des compagnies de poissonniers dont je me suis plaint accompagne constamment la commission, rend témoignage en différents endroits et influencent sans doute ceux qui se présentent devant la commission. Il n'y a aucun doute que c'est cet individu qui fait venir la plupart des témoins que la commission interroge. Tout ce que je demande c'est qu'on permette au public d'exposer sa cause à la commission. Ainsi que je l'ai fait observer au ministre dans un entretien particulier, ce matin, la preuve ne sera pas convenablement recueillie au point de vue du public, à moins que la commission ne cite elle-même les témoins. Les compagnies auront soin d'amener leurs témoins devant la commission, mais personne ne s'occupe des intérêts du public. Je crains donc que, à moins que la commission ne cite et ne contre-interroge elle-même les témoins, l'enquête ne soit pas impartiale et ne produise pas les résultats qu'on en attend.

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

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Hôpitaux de marine, \$70,000.

M. WRIGHT: Quelle est la raison de l'augmentation que nous voyons ici?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Différents hôpitaux nous ont représenté que l'allocation de tant par jour que nous faisons pour les malades n'est pas suffisante. Nous avons jusqu'à présent payé \$1.30 environ, et on nous demande \$1.50 ou \$1.75 par jour.

M. JAMESON: A-t-on l'intention de construire de nouveaux hôpitaux de marine cette année?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

Etablissements de pisciculture, \$322,300.

M. JAMESON: Va-t-il être créé de nouveaux établissements cette année?

L'hon. M. BRODEUR: Oui; avec cet argent nous espérons être en mesure de nous procurer quelques nouvelles piscifactories.

M. JAMESON: Combien nous en coûte-t-il pour maintenir celles qui existent en ce moment?

L'hon. M. BRODEUR: Nos prévisions pour les différentes provinces sont: Ontario, \$67,300; Québec, \$25,500; Nouveau-Brunswick, \$27,000; Nouvelle-Ecosse, \$41,500; Ile du Prince-Edouard, \$11,000; Manitoba, \$22,000; Colombie-Britannique, \$115,000.

M. JAMESON: Combien cela laisse-t-il pour de nouveaux établissements?

L'hon. M. BRODEUR: Les nouveaux établissements sont compris dans ces prévisions. Il y aura deux nouvelles piscifactories dans Ontario, une dans Québec, quatre à la Nouvelle-Ecosse. Nous n'avons pas encore décidé où nous les mettrons.

M. JAMESON: Quels sont les renseignements que possèdent les ministres à l'égard du choix qu'il conviendrait de faire pour le lieu où établir ces piscifactories?

L'hon. M. BRODEUR: Ce choix est fait sur un rapport de M. Cunningham, l'inspecteur des piscifactories.

M. JAMESON: A-t-il déjà vu à la chose?

L'hon. M. BRODEUR: Il a fait un examen de certaines localités.

Pour pourvoir à la construction d'un croiseur pour la protection des pêcheries de la côte du Pacifique, \$220,500.

M. WRIGHT: Combien ce bateau va-t-il coûter?

L'hon. M. BRODEUR: Il n'a pas encore été pris de décision sur les offres que l'on nous a faites. Nous avons, à la demande de constructeurs canadiens, quelque peu modifié nos plans. Si le comité y consent, j'ajouterai après le mot "construction" les mots "ou l'achat."

(L'amendement est adopté.)

M. JAMESON: Quelle vitesse devrait avoir ce croiseur? Je me suis laissé dire que la difficulté, pour la protection de nos pêcheries, vient de ce que les croiseurs que l'on emploie n'ont pas la vitesse qu'il faudrait.

L'hon. M. BRODEUR: Cela est malheureusement vrai. Autrefois tous les bateaux de pêche étaient des voiliers, mais, avec l'introduction de la vapeur, il faut à nos croiseurs une plus grande vitesse. Le vaisseau que nous nous proposons d'acheter ou de faire construire devra avoir une vitesse de 17 nœuds et demi à 18 nœuds.

M. WRIGHT: Si le ministre décide d'acheter, le fera-t-il au Canada dans le cas où la chose serait-il possible?

M. C. JAMESON.

L'hon. M. BRODEUR: C'est notre intention.

M. J. A. CURRIE: Avant de prendre une décision, le ministre aura-t-il le soin, en comparant les offres, de faire entrer en ligne de compte les droits de douane et les salaires qu'il nous faudra payer si le vaisseau se construit au Canada? Je crois que la Chambre ne trouverait pas mauvais qu'il payât un peu plus cher et se procurât un croiseur construit au Canada; chacun sait, en effet, que les salaires sont plus élevés et qu'il y a les droits à payer sur les matériaux que l'on importe. Je le prierais de ne pas perdre de vue ces considérations au moment de prendre une décision.

M. CROSBY: Nous avons l'autre soir, quelque peu discuté cette question de faire construire au Canada les vaisseaux dont nous avons besoin et, pour ce bateau qui est actuellement sur le chantier en Ecosse, le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a fait entendre qu'il aurait voulu que l'ouvrage eût été fait au Canada. J'avais parlé au gérant de la "Dry Docks Company" d'Halifax, M. Brookfield, qui m'a dit avoir fait auprès du Gouvernement de vaines tentatives pour obtenir qu'on leur confiât la construction d'un bateau et voyant l'autre soir que l'on prétendait avoir sincèrement voulu faire construire ce bateau au Canada, j'ai immédiatement télégraphié à M. Brookfield, lequel m'envoie une dépêche à ce sujet où il déclare avoir communiqué de cette affaire, avec l'administration mais sans succès.

Il dit que sa compagnie est aujourd'hui en mesure de construire quand on voudra un bateau de 300 pieds de long sur 45 de large. Celui qu'il nous faut dans le moment aura, je crois, 276 pieds sur 30, et il serait bon, même si la chose devait coûter un peu plus cher, de voir à le faire construire au Canada plutôt que de l'autre côté, et donner par là quelque encouragement à nos gens. Dans sa dépêche, M. Brookfield dit qu'il a fort insisté sur ce point, mais inutilement. Je sais qu'il est difficile d'acheter quelque chose qui réponde parfaitement aux besoins du service. Il me serait aisé de trouver à reprendre à certains achats de l'administration. On me dira sans doute qu'il est difficile de faire mieux, et c'est peut-être vrai. C'est pourquoi il peut être nécessaire de construire; mais, même si nous devrions pour cela faire venir du dehors quelques hommes, ce n'est pas ce qui devra nous arrêter. Je ne parle pas particulièrement pour Halifax, car je sais qu'il y a dans l'est du Canada quantité de constructeurs qui depuis des années font ce métier et sauront construire des navires que nulle part ailleurs on ne surpassera.

L'hon. M. BRODEUR: Je désire aussi vivement que l'honorable député voir ces

bateaux se construire dans le pays, et nous avons à cet effet demandé des soumissions. Nous n'avons fait connaître notre intention à aucune compagnie anglaise; notre annonce a paru dans les journaux d'Halifax, mais il ne nous a été adressé aucune offre.

M. CROSBY: Il faut donc que M. Brookfield n'ait pas vu votre annonce.

L'hon. M. BRODEUR: Elle a été publiée dans le "Reporter" et dans le "Chronicle" d'Halifax.

M. CROSBY: Vous avez oublié le "Herald", dont la circulation par jour est plus considérable que celle des deux autres en une semaine. Est-ce que cet avis se publie actuellement?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, et cependant M. Brookfield ne paraît pas en avoir tenu compte.

M. J. A. CURRIE: Je pourrais peut-être dire que la Collingwood Ship Building Company sait par expérience qu'il lui est inutile de soumissionner, attendu que ce sont toujours les offres de quelques maisons d'Angleterre que l'on accepte. La compagnie ne manque pas d'ouvrage, mais cela lui vient de particuliers. Elle a eu occasion de faire des offres à la Northern Navigation Company et elle a construit pour cette compagnie un très grand bateau, de 365 pieds de long sur 50 de large, 75 pieds de profondeur, machines de 7,000 chevaux avec vitesse de 20 nœuds à l'heure. Cet ouvrage lui a été adjudgé en dépit de la concurrence que lui faisait la maison anglaise Swan and Hunter. Le bateau a été mis en commission la semaine dernière et, pour son premier voyage, a dépassé les 20 nœuds, tout en ne donnant que les quatre cinquièmes de la capacité de sa bouilloire. Toutes les parties du navire ont été construites au Canada, à l'exception de certaines ferrures. Ma ferme conviction est que les constructeurs anglais baissent excessivement leurs prix quand il s'agit d'ouvrages pour le Gouvernement, espérant qu'ils se rattraperont sur les changements ou augmentations autorisés au cours des travaux. Mais il n'en demeure pas moins vrai que le Canada peut produire un acier tout aussi bon que n'importe quel pays du monde, et nous voyons que tous les pays de quelque importance construisent chez eux leurs navires. Les Japonais, les Allemands, même l'Italie et l'Espagne construisent maintenant leurs propres bâtiments de guerre. Dans un pays qui, comme le Canada, assure à la navigation un trafic si considérable, le Gouvernement devrait faire l'impossible pour l'encouragement du constructeur canadien.

Ostréiculture, \$5,000.

M. JAMESON: Le ministre aurait-il la complaisance de nous dire ce que l'on fait

avec cet argent? Une pareille somme a été votée l'année dernière; cependant pour ce que nous avons pu apprendre de la personne qui est venue devant le comité, il ne s'est pas fait, au cours de l'année, grand-chose de nouveau.

L'hon. M. BRODEUR: Les appointements de l'expert sont payés sur ce crédit, et le reste est à sa disposition pour ses tournées autour des îles.

M. JAMESON: L'honorable ministre ne pourrait-il pas nous donner des détails là-dessus? Je veux savoir dans quelle mesure l'ostréiculture a profité de ce crédit et dans quelle mesure cet expert en a profité.

L'hon. M. BRODEUR: Le rapport envoyé au ministère établit que ce fonctionnaire a passé une partie de l'été de 1908 dans la baie de Shédiac à délimiter certains espaces pour les pêcheurs. Il s'est ensuite rendu à Caraquet et y a passé le reste de la saison, à nettoyer les fonds, puis il est revenu à Shédiac au mois d'octobre pour y surveiller la pêche des huîtres.

M. JAMESON: Où se propose-t-on de faire travailler cette année? Cet expert nous a dit au comité qu'il avait, il y a quelques années, déposé des huîtres dans le bassin d'Annapolis et les y avait laissées aux soins d'un agent de l'endroit; mais que, nul rapport ne lui ayant été fait, il ne savait pas dans quel état se trouvaient ces fonds. Je crois que si nous devons continuer cette dépense, il faudrait surveiller l'affaire de plus près et voir à ce que des rapports soient envoyés, pour que nous soyons en mesure de juger, par les expériences, s'il est possible de faire dans ces eaux la culture des huîtres.

L'hon. M. BRODEUR: Nous nous proposons pour l'été prochain d'envoyer l'expert dans le comté de Guysborough où il devra s'assurer s'il existe là des fonds propres à la culture des huîtres. Je vais voir à ce qu'un rapport soit fait à l'égard des fonds du bassin d'Annapolis.

Pour aider à l'établissement, l'entretien et l'inspection d'un entrepôt frigorifique pour la boîte destinée à la pêche de grands fonds, \$40,000.

M. FRASER: Les dépenses de la seine au hareng n° 33 sont-elles comprises dans ce crédit? On a dépensé beaucoup d'argent, depuis bien des années, après cette seine de mer, et je n'en vois pas encore les résultats.

L'hon. M. BRODEUR: Ce crédit est affecté à la réalisation de la politique inaugurée il y a quelques années, et qui consiste à établir des entrepôts frigorifiques pour la boîte. Nous contribuons aux frais d'établissement des petits entrepôts construits par les particuliers, pourvu que ces

entrepôts soient bâtis conformément aux plans et devis approuvés par le département. Nous avons en sus, deux grands entrepôts de réfrigération pour la boîte, l'un à Canso et l'autre à Halifax, et lesquels, pendant cinq ans, cette année étant, je crois, la dernière, nous payons une prime selon la quantité de boîte emmagasinée.

M. FRASER: Il ne s'agit pas du tout du montant accordé à M. J. J. Cowie pour la seine à vapeur dont j'ai parlé?

L'hon. M. BRODEUR: Pas du tout.

Construction et entretien d'usines devant servir à faire des expériences pour la destruction du chien de mer, \$53,000.

M. WRIGHT: Nous avons dépensé l'année dernière, à ces fins, la somme de \$75,000. Est-ce qu'on réussit à se débarrasser des chiens de mer?

L'hon. M. BRODEUR: Les résultats ont été passablement satisfaisants. Je ne dirai pas que la chose en est aux deux usines que nous avons établies l'année dernière, mais cette peste qui dévastait nos côtes tend à disparaître. Nous payons aux pêcheurs une prime sur chaque chien de mer qu'ils apportent aux usines, ce qui les encourage à en capturer le plus possible.

M. G. TAYLOR: Combine avez-vous réalisé de ventes?

L'hon. M. BRODEUR: En premier lieu, nous vendions les engrais aux cultivateurs à \$25 la tonne. Depuis, nous avons demandé des soumissions, et voici ce que nous en avons réalisé: En 1906-1907, \$1,675; en 1907-1908, \$15,970.28; en 1908-1909, \$346. Nous n'avons pas encore vendu la production de cette année.

M. JAMESON: Est-ce là la production de plus d'une usine?

L'hon. M. BRODEUR: De deux usines. Nous devrions avoir une autre usine, cette année, à l'anse à Clark.

M. JAMESON: Ces usines sont-elles sorties de la période d'expérimentation? Est-ce l'intention du ministre de les maintenir? En augmentera-t-il le nombre?

L'hon. M. BRODEUR: Non, elles sont encore dans la période d'expérimentation. Nous attendons de meilleurs résultats de l'usine à l'anse à Clark. Les machines que nous avons utilisées jusqu'ici pour l'expression de l'huile n'ont pas donné complètement satisfaction. Nous espérons qu'avec les perfectionnements apportés à l'outillage de l'anse à Clark, nous obtiendrons de meilleurs résultats.

M. JAMESON: J'ai éprouvé un certain contentement quand le ministre a déclaré que ces usines obtenaient un bon résultat et rapportaient un profit aux pêcheurs en les invitant à détruire les chiens de mer. Mais quand il ajoute que ce n'est pas son intention d'augmenter le nombre de ces

M. L. P. BRODEUR.

usines, il crée un passe-droit à l'égard des pêcheurs qui n'ont pas l'avantage d'avoir de ces établissements dans leur voisinage. Je crois que l'idée de ces usines a eu son origine dans un port de pêche de la baie de Fundy, et que c'est de cet endroit qu'ont été adressées au département les premières suppliques en faveur de l'établissement de ces usines. J'aurais espéré que cet endroit eût été le premier doté. Mais, comme il n'en a pas été ainsi, j'aurais cru que le ministre, après des expériences qui ont duré trois ou quatre ans, nous eût annoncé son intention de compléter une série de ces usines sur toute la côte. Or, le département s'étant mis dans ce commerce, en concurrence avec des particuliers, qui auraient bien voulu établir ces usines, ayant empêché le placement des capitaux privés dans cet industrie, il devrait en justice continuer et agrandir son exploitation, et accorder aux pêcheurs en général les avantages de cette exploitation, qui sont très apparents, au dire du ministre lui-même.

Le ministre devrait en justice pour les pêcheurs de la baie de Fundy, construire une usine en quelque endroit de ce rivage. S'il n'accède pas à cette demande, il fait certainement une distinction injuste à leur égard. Ces usines qui ne sont pas un succès commercial, au dire du ministre, mais qui ont fait du bien, sont payées par le pays en général, et les frais de leur exploitation sont répartis également sur toute la population. Ainsi, il n'y a pas lieu de ne pas continuer l'application du principe, et de ne pas faire bénéficier tous les pêcheurs des Provinces maritimes des avantages de ces usines, si, comme le dit le ministre, elles sont avantageuses, et si leur opération est aucunement garantie.

L'hon. M. BRODEUR: Quant à augmenter le nombre de ces usines, je serais heureux d'accorder de l'aide à toute compagnie privée qui voudrait s'engager dans cette industrie. C'est même le dessein du département d'encourager les particuliers à entreprendre cette exploitation. Je ne vois pas que le département puisse appliquer cette politique d'une façon générale, et je ne comprends pas que l'honorable député puisse nous suggérer de construire de ces usines partout sur le littoral de l'Atlantique et sur le littoral du Pacifique. Nous avons fait ces expériences simplement pour montrer au public qu'il est possible de traiter commercialement le chien de mer, et sous quelle forme il peut être livré au commerce. Quand nous aurons fait voir les résultats de nos expériences, nous espérons que des particuliers se livreront à cette exploitation, et je me ferai un plaisir de leur venir en aide. Je n'ai pas encore songé à la politique qu'il conviendra d'adopter, soit l'octroi d'une subvention ou autre chose, à l'égard de ces particuliers ou compagnies. Mais pour le moment, je

suis disposé à donner de l'aide à quiconque voudra entreprendre cette exploitation.

M. JAMESON: Le ministre nous a donné d'excellents renseignements sur les recettes de ces usines. Voudrait-il nous dire quels en sont les frais d'exploitation, afin de renseigner les intérêts commerciaux?

L'hon. M. BRODEUR: La construction a coûté: à Canso, \$35,320; à Shippegan, \$25,298; à l'anse à Clark, \$36,062.

L'exploitation a coûté, chaque année:

Exercice.	Anse à		
	Canso.	Shippegan.	Clark.
1905-1906.. . . .	\$17,887	\$3,737	....
1906-1907.. . . .	14,985	9,941	....
1907-1908.. . . .	10,863	6,482	....
1908-1909.. . . .	16,566	9,357	\$681
Montant réalisé sur le savon et l'huile, etc.:			
1905-1906.. . . .	\$ 30		
1906-1907.. . . .	1,675		
1907-1908.. . . .	15,976		
1908-1909.. . . .	346		

M. JAMESON: Combien payez-vous pour les chiens de mer?

L'hon. M. BRODEUR: \$4 la tonne.

Entretien par l'Etat d'un établissement destiné à l'enseignement du fumage et de la salaison du poisson; le produit de la vente devant servir au remboursement.

L'hon. M. BRODEUR: Le résultat de cette expérience a été très satisfaisant, et nous sommes en pourparlers pour louer l'établissement à des particuliers. Nous avons traversé la période d'expérimentation, et espérons que d'autres vont maintenant exploiter cette industrie.

M. FRASER: Ai-je bien compris que c'est l'intention du ministre de louer cet établissement cette année?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. FRASER: Le département a l'intention de le louer à des particuliers?

L'hon. M. BRODEUR: La décision n'a pas encore été prise, mais le sera ces jours-ci. Des soumissions ont été demandées, et le département est à les étudier.

M. FRASER: L'intention du département a pu être louable, quand il décida d'établir cette besogne, mais je me permettrai de dire que comme expérience, elle est une faillite complète. L'établissement date déjà de plusieurs années, et chaque exercice accuse un déficit dans les opérations. Le Gouvernement a versé depuis trois ans \$24,000 dans cette entreprise.

L'hon. M. BRODEUR: D'après les statistiques de cette année, la dépense en 1907-1908 a été \$8,572 et la recette, \$8,826, laissant un léger excédent.

M. FRASER: D'après le rapport de l'auditeur général, O-224, le dernier publié, la dépense a été \$19,540, et la recette de la vente du poisson, \$11,000, laissant un découvert de \$8,572 en un an.

L'hon. M. BRODEUR: Les chiffres que je viens de donner sont ceux de l'année dernière. Ceux de mon honorable ami sont ceux de l'année précédente.

M. FRASER: Cet établissement a été administré de façon à manquer complètement le but de sa création, et a été une source de perte de revenu pour l'Etat. Il n'a fait, durant son existence, que ce que font chaque jour les poissonniers: il achetait du poisson, même du poisson fumé, et le vendait en concurrence avec les vieux marchands établis. Je crois que le département fera mieux de le louer. Le ministre peut-il me dire combien il a reçu de soumissions?

L'hon. M. BRODEUR: Deux.

M. FRASER: De qui?

L'hon. M. BRODEUR: Elles sont encore à l'étude.

Construction et entretien de stations biologiques et études, \$15,000.

L'hon. M. FOSTER: Sont-ce de nouvelles stations?

L'hon. M. BRODEUR: Non, c'est le même crédit que l'année dernière, et est destiné à la construction et l'entretien de ces stations. Nous en avons une sur l'Atlantique, une sur la baie Georgienne, et une autre dans la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. FOSTER: Que fait-on à ces stations biologiques?

L'hon. M. BRODEUR: Des professeurs universitaires y font des études.

L'hon. M. FOSTER: Quel résultat en obtenons-nous?

L'hon. M. BRODEUR: Nous obtenons des rapports sur le résultat de leurs études.

L'hon. M. FOSTER: De quelle utilité nous sont ces rapports?

L'hon. M. BRODEUR: Les fonctionnaires du département font leurs recommandations basées sur ces rapports.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il nous donner un ou deux exemples du bien qui est résulté de ces études, et comment elles ont été mises en pratique?

L'hon. M. BRODEUR: Par exemple ils font une étude de la morue, ils observent la manière dont elle se nourrit, ses habitudes et ils nous font des rapports donnant le résultat de leurs observations.

L'hon. M. FOSTER: Recueillons-nous la nourriture et nourrissons-nous la morue?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

L'hon. M. FOSTER: Alors que faisons-nous?

L'hon. M. BRODEUR: Ces professeurs nous font des rapports scientifiques contenant des renseignements sur lesquels les fonctionnaires basent leurs propositions.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il nous donner quelques exemples de bénéfices que le département a retirés de cette étude de la morue? Les professeurs étudient et ils donnent le résultat de leurs études concernant les différentes choses que la morue mange. A quoi servent ces renseignements?

L'hon. M. BRODEUR: L'étude du poisson est une chose compliquée, et le meilleur moyen d'arriver à des résultats est de connaître ses habitudes, comment il vit, ce qu'il fait de ses œufs et comment il se nourrit. Comment pouvons-nous obtenir ces informations? Nous ne pouvons les obtenir qu'à l'aide d'observations scientifiques. Ces personnes sont des professeurs dans les différentes universités qui portent un grand intérêt à l'étude de cette branche de l'histoire naturelle. Ils veulent bien donner leurs services au département pour étudier les habitudes du poisson.

M. G. TAYLOR: Donnent-ils leurs services gratuitement ou sont-ils payés? Ils ne sont pas payés. Ils donnent leurs services gratuitement au département, et nous avons établi ces stations afin de faciliter leurs études. Lorsqu'ils ont recueilli des connaissances sur les habitudes et la manière dont se nourrit le poisson, ils font rapport au département et nos fonctionnaires se guident d'après leurs renseignements.

L'hon. M. FOSTER: Je voudrais savoir si le département a donné effet à quelques rapports particuliers de ces professeurs concernant, par exemple, la morue et sa manière de se nourrir, dont a parlé le ministre.

L'hon. M. BRODEUR: Prenons par exemple les moules.

L'hon. M. FOSTER: Nous ne parlons pas moules, nous parlons morue. Je veux que le ministre reste dans son sujet, et qu'il nous fasse connaître les conseils que les fonctionnaires de son département lui ont donnés comme résultat des rapports de ces professeurs, et qu'ils nous dise aussi si ces conseils ont été mis en pratique.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai pas parlé spécialement de la morue.

L'hon. M. FOSTER: Alors le ministre recule.

L'hon. M. BRODEUR: Non, mais je disais à mon honorable ami ce que ces professeurs ont fait au sujet de la morue.

M. G. E. FOSTER

L'hon. M. FOSTER: Alors prenons les moules, et voyons si le ministre réussira mieux.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami peut rire, car il y a réellement matière à rire.

L'hon. M. FOSTER: Non, on ne rit pas de moi.

L'hon. M. BRODEUR: Très bien, passons.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il reçu des fonctionnaires de son département quelques propositions comme résultat des rapports de ces professeurs?

L'hon. M. BRODEUR: Je puis dire que les fonctionnaires ont fait des propositions au sujet des moules et des quahaugs.

L'hon. M. FOSTER: Quoi?

L'hon. M. BRODEUR: Quahaugs.

L'hon. M. FOSTER: Parlons-nous morue ou "wogs"?

L'hon. M. BRODEUR: Quahaugs.

L'hon. M. FOSTER: Alors, je demande pardon. Qu'est-ce que le ministre a fait au sujet des moules et des quahaugs? Quel résultat pratique a-t-il montré?

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons établi une saison défendue basée sur les renseignements scientifiques fournis par ces professeurs. La saison défendue pour les quahaugs comprend les mois de mai, juin et septembre.

L'hon. M. FOSTER: Où ces bêtes vivent-elles?

L'hon. M. BRODEUR: Sur les côtes du Nouveau-Brunswick et des Provinces maritimes.

L'hon. M. FOSTER: Sont-ce des poissons, qu'est-ce?

L'hon. M. BRODEUR: Ce sont des petites moules.

L'hon. M. FOSTER: De sorte que le résultat a été l'établissement d'une saison défendue pour les moules.

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

Pour encourager un meilleur transport et la conservation du poisson frais, \$25,000.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce une subvention aux chemins de fer?

L'hon. M. BRODEUR: Oui. Afin d'encourager le transport du poisson frais des Provinces maritimes dans les provinces de l'ouest, nous avons adopté la méthode de payer une certaine partie du coût de transport, depuis le centre de production jusqu'au centre de consommation. Par exemple le tarif régulier de transport sur l'express maritime, depuis Halifax jusqu'à Montréal, était de \$1.50 par quintal, et

nous avons fait une convention avec les chemins de fer pour que ce taux soit réduit à \$1.00. Jusqu'à présent, le résultat a été satisfaisant. La consommation du poisson dans les centres de population a augmenté, car les gens peuvent aujourd'hui se fier qu'ils auront du poisson à certains jours de la semaine.

L'hon. M. FOSTER: Cette subvention est-elle divisée entre l'Intercolonial et le chemin de fer du Pacifique?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Combien avez-vous payé l'année dernière?

L'hon. M. BRODEUR: En 1907 et 1908, l'Intercolonial a été le seul chemin qui a touché cet argent. On lui a payé \$224.41, mais l'organisation n'était en existence que depuis quelques temps. Jusqu'au 10 mai, 1909, la somme totale payée à l'Intercolonial a été de \$4,232.

M. G. TAYLOR: Le service se fait-il plus loin que Montréal?

L'hon. M. BRODEUR: Oui à tous les points dans Ontario, et dans l'Ouest nous avons établi un service semblable entre Vancouver et les différents endroits dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le système suivi dans la pratique?

L'hon. M. BRODEUR: Pour le transport en fourgon à marchandises complet, nous payons les deux tiers du prix ordinaire d'un fourgon. S'il n'est pas complètement rempli ou rempli seulement aux deux tiers nous n'avons rien à payer; mais si le fourgon n'est rempli qu'aux deux tiers du fourgon, nous payons la différence.

M. JAMESON: Après qu'un changement a été pris au point d'expédition reçoit-on d'autres colis pendant le voyage, aux endroits où l'on en offre, ou bien est-ce un prix fixe ou le même prix depuis Saint-Jean ou Halifax, par exemple?

L'hon. M. BRODEUR: Si le fourgon n'est pas tout rempli, il peut recevoir des marchandises pendant le voyage, et le prix que devra payer l'expéditeur sera en proportion de la distance entre le point d'expédition et le point de destination.

M. CROSBY: Le transport du poisson se fait-il dans des fourgons spéciaux?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. CROSBY: Je demanderai au ministre de vouloir bien faire savoir au comité chargé de la surveillance du restaurant du parlement, que ce mode de transport du poisson est en existence, car il est très évident qu'on ne sait pas au restaurant

que l'on peut obtenir du poisson de cette façon.

Pour payer les dépenses de la commission des pêcheries, \$15,000.

L'hon. M. FOSTER: Comment vous proposez-vous de dépenser cet argent?

L'hon. M. BRODEUR: Cet argent servira à payer les dépenses du comité d'enquête. La commission vient de terminer son enquête sur l'alose, et maintenant aura lieu l'enquête sur les pêcheries du Manitoba et du Nord-Ouest; il y aura aussi une commission sur le homard.

M. JAMESON: Quels étaient les membres de la commission sur l'alose?

L'hon. M. BRODEUR: Le professeur Prince, M. Morrisson de la Nouvelle-Ecosse et M. Melanson du Nouveau-Brunswick.

M. WRIGHT: Quelle est la différence entre ce crédit pour les commissions sur les poissons et le crédit pour la commission internationale des pêcheries?

L'hon. M. BRODEUR: Les \$15,000 sont pour la commission qui a été nommée pour étudier dans notre pays le poisson canadien. Les \$10,000, sont pour payer les dépenses de la commission internationale des pêcheries, constituée en vertu du traité de 1908.

M. JAMESON: Le rapport de la commission sur l'alose a-t-il été imprimé et distribué?

L'hon. M. BRODEUR: Non, il est entre les mains de l'imprimeur.

M. JAMESON: Est-ce l'intention du ministre de le faire imprimer et mettre en circulation?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, il sera déposé devant la Chambre.

M. JAMESON: On porte à ce poisson un intérêt considérable, et les gens se demandent pourquoi la pêche en a diminué autant. Il serait bon de faire distribuer ce rapport aussi tôt que possible afin que l'on puisse comprendre la situation et savoir ce qu'il faut faire pour l'améliorer.

L'hon. M. BRODEUR: Le rapport sera déposé devant le Parlement à l'ouverture de la prochaine session.

L'hon. M. FOSTER: Il n'est pas nécessaire d'entendre jusque-là; c'est un rapport important, et il devrait être remis en circulation plus vite que cela.

L'hon. M. BRODEUR: Il n'y a aucune objection à cela. Généralement nous déposons ces rapports au commencement de la session, mais si c'est le désir de la Chambre je m'occuperai à le faire expédier aux membres.

M. CROSBY: Au sujet de la discussion d'hier soir, je désire faire savoir que je demanderai à la prochaine session le dépôt des documents concernant l'affaire Johnson, vu qu'il est trop tard pour les demander immédiatement.

Le député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) pourra, au préalable, se renseigner, de sorte que lorsque la question reviendra sur le tapis, il aura toutes les lumières qui lui manquent aujourd'hui.

M. A. K. MACLEAN: J'ai déjà éclairé le ministre à cet égard.

Frais afférents aux recherches touchant les droits respectifs du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux au sujet des pêcheries aux termes de la décision rendue en 1896 par le conseil privé, \$10,000.

L'hon. M. FOSTER: Qui s'occupe de cette question, en ce moment?

L'hon. M. BRODEUR: Personne, pour le moment, mais l'intention du Gouvernement est d'en charger quelqu'un et de renvoyer l'affaire aux tribunaux. Il y a quelque temps, nous avons eu une conférence avec les représentants de la Colombie-Anglaise et il a été convenu qu'on préparerait des questions à soumettre d'abord à la cour suprême, puis en dernier ressort, au comité judiciaire du conseil privé. Les questions sont en cours d'élaboration.

Paiement de services rendus par certains préposés des douanes relativement aux permis délivrés en 1909 aux vaisseaux de pêche des Etats-Unis, \$700.

M. JAMESON: Ce crédit se rattache, sans doute, aux permis délivrés sous le régime du "modus vivendi".

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. JAMESON: Est-il probable que ce traité soit abrogé ou que la situation créée par ce régime s'améliore?

Voilà plus d'une fois que la question revient ici sur le tapis. Il y a quelque temps, le député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) a prononcé un discours qui a jeté une vive lumière sur la question. Le ministre a-t-il pris quelque initiative, à la suite de ce discours?

L'hon. M. BRODEUR: Cette question ne se rattache nullement au traité. Il est intervenu un traité entre les autorités britanniques et le Gouvernement des Etats-Unis, mais le Sénat des Etats-Unis n'a pas ratifié ce traité. En même temps, ce traité statuait sur un *modus vivendi* et le Gouvernement du jour prit alors une initiative afin de mettre ce *modus vivendi* en vigueur. Ce *modus vivendi* continue à s'appliquer, mais nous pourrions, à tout moment, abroger la loi et alors les dispositions de ce statut cesseraient leur effet. Ce n'est pas là une initiative qui soit uniquement laissée

M. L. P. BRODEUR.

au Gouvernement; tout député pourrait prendre initiative à cet égard.

M. JAMESON: Le ministre affirme-t-il que la situation ainsi créée soit satisfaisante et qu'elle autorise le renouvellement du *modus vivendi*, d'année en année?

L'hon. M. BRODEUR: A mon avis, l'intérêt des Provinces maritimes milite en faveur de la continuation de ce régime. C'est là l'impression qui me semble se dégager de la situation, bien que ce ne soit pas mon opinion personnelle.

M. JAMESON: Ce n'est pas là l'avis exprimé par les représentations de l'industrie des pêcheries à Halifax lorsque la commission du tarif y a fait son enquête. Le ministre croit sans doute que l'avis qu'il a exprimé est partagé par le journal "Coast Guard."

Ce journal, fort habilement rédigé soutient que le *modus vivendi* est avantageux, mais je ne sache pas qu'il soit en cela l'interprète du grand nombre. Il y a en Nouvelle-Ecosse nombre de gens qui verraient d'un bon œil une soigneuse enquête sur les conditions créées par le *modus vivendi*, et cela afin de décider s'il faut mettre, oui ou non, fin à ce régime.

M. CROSBY: C'est là une question de haute importance et j'abonde dans le sens du député de Lunenburg (M. A. K. Maclean). Mon collègue n'a pas exercé une pression suffisante sur le Gouvernement; il n'a pas assez énergiquement appuyé...

L'hon. M. BRODEUR: Cela n'est guère loyal. L'honorable député n'expose pas avec exactitude la situation. Le député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) a constamment fait valoir cette même thèse auprès du Gouvernement et du ministère.

M. CROSBY: Je puis faire erreur. Je serais bien étonné que mon collègue demeurât à mi-chemin, après avoir mis l'affaire en marche. A mon avis, et je le déclare sans hésitation, ce régime est désavantageux aux Provinces maritimes et c'est là le sentiment partagé par la grande majorité des populations des Provinces maritimes.

L'hon. M. BRODEUR: Il est déplorable, à mon avis, que la plupart de nos pêcheries dans les Provinces maritimes soient exploitées par les Américains. Je déplore la situation; mais l'honorable député le sait, un grand nombre d'Américains y exploitent l'industrie de la pêche.

Nous savons aussi que de grandes quantités de notre poisson, au lieu de se diriger vers les marchés canadiens, s'acheminent vers les Etats-Unis. Au moyen du crédit que la Chambre vient de voter, je compte détourner ce trafic, autant que possible, vers les voies canadiennes. J'ai pensé qu'en encourageant le transport du poisson,

des Provinces maritimes vers les centres de consommation, nous réussirions à augmenter la consommation du poisson au Canada et que nous imprimerions un nouvel essor au commerce fait par les Canadiens dans les Provinces maritimes. Voilà l'objet visé. Malheureusement, il existe une forte divergence d'opinion à cet égard, et je n'ai pas encore réussi à me convaincre s'il faille révoquer le *modus vivendi*.

M. A. A. MACLEAN: J'abonde dans le sens du député de Digby (M. Jameson) et du député d'Halifax (M. Crosby). Laisser en vigueur une loi ou un décret en conseil qui favorise les Américains dans l'exercice de leurs opérations de pêche voilà qui est préjudiciable aux Canadiens. En outre, notre dignité nationale souffre de la perpétuation de ce *modus vivendi*. Je n'ai jamais pu m'expliquer la cause de l'inauguration de ce régime, et pourquoi on l'a laissé ainsi se perpétuer si longtemps. Je n'entends pas soulever de débat cet après-midi, mais j'ai le devoir de déclarer au ministre de la Marine et au Gouvernement qu'ils doivent, à brève échéance, mettre la question à l'étude. S'ils le font, ils constateront qu'une forte partie des populations des provinces maritimes, sont très hostiles à la continuation de ce *modus vivendi*.

Crédit destiné au paiement des frais afférents à la commission internationale des pêcheries, instituée sous l'empire du traité, relativement aux règlements collectifs de pêche dans les eaux limitrophes de la ligne-frontière, \$10,000.

L'hon. M. FOSTER: Comment dépense-t-on ce crédit?

L'hon. M. BRODEUR: Une partie de ce crédit est affectée au paiement du traitement des fonctionnaires qui seront appelés à s'acquitter des fonctions se rattachant à l'exécution des règlements.

Ces règlements sont en cours d'élaboration, et il nous faudra demander au Parlement l'autorisation nécessaire pour les appliquer.

L'hon. M. FOSTER: L'élaboration de ces règlements coûtera-t-il \$10,000?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

L'hon. M. FOSTER: Et du moment que ces règlements auront été confectionnés, qu'arrivera-t-il?

L'hon. M. BRODEUR: Il faudra demander au Parlement l'autorisation nécessaire pour appliquer ces règlements.

L'hon. M. FOSTER: Vous n'avez donc pas besoin de ce crédit, pour le moment?

L'hon. M. BRODEUR: Il nous faut un crédit, en vue de la rémunération des fon-

ctionnaires chargés de l'application de ces règlements.

L'hon. M. FOSTER: Avez-vous cette autorisation?

L'hon. M. BRODEUR: Pas encore, mais nous obtiendrons cette autorisation à la prochaine session du Parlement.

L'hon. M. FOSTER: Comment allez-vous dépenser ces \$10,000, dans l'intervalle?

L'hon. M. BRODEUR: Ce crédit sera affecté au paiement du traitement du professeur Prince et aux frais se rattachant à l'élaboration de ces règlements.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le chiffre du traitement du professeur Prince?

L'hon. M. BRODEUR: \$4,000. Puis viennent ses frais de route et ceux d'un ou deux fonctionnaires du ministère de la Justice qu'il utilise dans l'élaboration de ces règlements.

M. JAMESON: Je tiens à savoir si le docteur Jordan, le commissaire des Etats-Unis a signé les règlements qui ont été rédigés par la commission internationale des pêcheries?

L'hon. M. BRODEUR: Les règlements sont en cours d'élaboration. Le docteur Jordan et le professeur Prince doivent tenir une autre conférence, au sujet de la rédaction de ces règlements.

M. JAMESON: Dans quel délai les commissaires doivent-ils en venir à une entente, aux termes du traité?

L'hon. M. BRODEUR: Dans un délai de six mois, et ce délai expire le 1er juin prochain.

M. JAMESON: Ce délai sera bientôt expiré. On n'a pas déposé sur le bureau de la Chambre d'avant-projet de ces règlements ni les a-t-on livrés à la publicité, avec l'autorisation du ministre?

L'hon. M. BRODEUR: Sauf que j'ai eu quelques conférences avec certains ministres provinciaux et je leur ai donné un précis de notre propre avant-projet. Mais nous n'avons jamais donné publicité à ces règlements.

M. JAMESON: Le docteur Jordan a-t-il signé une série de règlements?

L'hon. M. BRODEUR: Je l'ignore. On m'a dit qu'il existait un document signé par le docteur Jordan et marqué "confidentiel" et qui pourtant a été livré à la publicité. J'ignore si ce document a été publié de l'agrément du docteur Jordan; mais le document a été publié par l'imprimeur du roi pour la province d'Ontario, comme étant le texte des règlements adoptés par la commission internationale des pêcheries.

M. JAMESON: Si je ne me trompe, on a dressé, à titre d'essai ou d'avant-projet, une

série de règlements élaborés par le docteur Jordan ou sous sa direction. Mais depuis cette époque, on a rédigé une série de règlements à la suite d'une conférence entre le docteur Jordan et le professeur Prince et je demande au ministre si le docteur Jordan ou le professeur Prince a signé ces règlements, ou bien si la question est encore à l'étude?

L'hon. M. BRODEUR: Elle est encore à l'étude.

M. JAMESON: Cette question a été portée à l'attention du ministre, au début de la session. On y a appelé son attention en premier lieu durant une réunion du comité des pêcheries. On lui demanda alors si les règlements projetés seraient imprimés et distribués pour l'édification des intéressés. On a prétendu qu'il serait tout à fait injuste de laisser ces règlements obtenir leur plein effet sans donner aux intéressés l'occasion d'exprimer leur avis.

On a aussi déclaré qu'un projet de règlements avait été préparé par les autorités américaines et répandu largement à travers les Etats-Unis; que par conséquent, les pêcheurs américains et les industriels intéressés avaient eu tout le temps de les examiner et de faire connaître leurs vues. Pourquoi, dans ces circonstances, la même faculté n'a-t-elle pas été accordée aux pêcheurs de ce pays? Il n'y a pas de doute que ces règlements ont été répandus dans les Etats-Unis pour deux motifs au moins. D'abord, pour permettre aux pêcheurs de savoir ce que l'on faisait et deuxièmement, pour obtenir leur avis et celui des autres personnes intéressées. Pourquoi les pêcheurs canadiens n'ont-ils pas été traités de la même manière par le ministre? Est-ce parce qu'il suppose qu'ils sont inférieurs aux pêcheurs des Etats-Unis? Est-ce parce qu'on ne les croit pas capables de donner des renseignements qui auraient quelque importance? Je suis persuadé que cela a été une grande erreur. Les pêcheurs du Canada sont égaux en intelligence à ceux des Etats-Unis. Les autres personnes qui sont intéressées dans les pêcheries du Canada sont intellectuellement les égales de celles qui sont dans la même profession de l'autre côté de la frontière et elles sont aussi capables de donner leur avis. Il s'est répandu dans ce pays, une impression que la diplomatie américaine a été supérieure à celles des autorités canadiennes. Je ne crois pas que tel soit le cas par le fait que les Américains seraient plus brillants, plus adroits, plus intelligents que les Canadiens. S'il y a quelque chose de vrai dans cette impression, c'est parce que les Américains avant d'entrer en négociation ont toujours pris la précaution de se renseigner complètement, d'être armés sur tous les points et de ne rien abandonner au hasard. Chez les hommes d'affaires, quand une proposi-

M. C. JAMESON.

tion est faite et rejetée, l'autre partie doit toujours être en état de faire rapidement une contre-proposition. Cela ne peut être fait que par celui qui est bien renseigné. C'est là l'avantage que le commissaire canadien, le professeur Prince, aurait eu s'il avait reçu de toutes les parties du Canada, des renseignements et des avis qui lui auraient été donnés si la minute des règlements avait été répandue dans le pays comme on aurait dû le faire. Maintenant que ces règlements sont en application ou sont acceptés, je suppose qu'il est trop tard pour procéder comme on aurait dû le faire un peu plus tôt. Quand ces règlements seront adoptés, ils deviendront loi pour une période d'au moins cinq ans, en vertu du traité. S'ils sont trouvés inapplicables ou s'ils ne donnent pas satisfaction, cela voudra dire qu'il faut révoquer ces règlements. Cela aura comme tendance de nous faire du tort aux yeux de nos voisins américains avec lesquels, nous désirons autant que nous pouvons le faire, entretenir de bonnes relations, conserver ce qui nous appartient et vivre en paix et en harmonie. Mais il est très malheureux que les personnes intéressées dans les pêcheries au Canada, n'aient pas joui de la même faveur que celle qui a été accordée aux pêcheurs américains. Je suppose qu'il est maintenant trop tard, pour que le ministre puisse abandonner la position qu'il a prise. Mais je crois que l'on devrait protester contre le système qui a été adopté à ce propos. Il pourra se présenter dans l'avenir des occasions où il faudra établir des règles semblables. Quand ce temps viendra, j'espère que le ministre d'alors, témoignera envers le peuple canadien et envers les intéressés dans les pêcheries et les pêcheurs du Canada la même courtoisie qui a été témoignée cette année, envers la population, les intéressés dans les pêcheries et les pêcheurs des Etats-Unis.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami a commencé par demander si certains règlements avaient été préparés par le professeur Jordan et signés par lui et si ces règlements avaient été communiqués au public. Je montre peu d'empressement à parler de cette question, parce que c'est toujours un sujet sur lequel on négocie entre les deux pays et je ne voudrais rien dire qui puisse nuire à ces négociations. Pourtant, il me sera permis d'informer la Chambre de ce que nous avons fait: Nous avons reçu au département il y a quelque temps, la minute des règlements adressée par le professeur Jordan. Il semble que cette minute a été aussi envoyée dans différentes parties des Etats-Unis. J'ai appris par une information publiée dans les journaux l'autre jour, comme venant du ministre des Travaux publics d'Ontario, que trois de ces minutes étaient parvenues à son départe-

tement. Cette minute est marquée "confidentielle, à ne pas rendre publique" et aussi elle portait en titre une note indiquant que ce document avait été préparé pour la commission des pêcheries qui étudiait alors des règlements. Ce document a été publié avec l'autorisation du gouvernement d'Ontario comme étant l'ensemble des règlements adoptés par le traité de 1908. Cette publication semble avoir créé l'impression dans tout le pays que ce document était en réalité différent de ce qu'il était. Il me sera par conséquent permis de déclarer que ce document n'a pas été accepté et ne sera pas nécessairement accepté par la commission.

L'hon. M. FOSTER: Il n'avait pas été signé par le professeur Prince?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

M. JAMESON: Il avait été signé par le professeur Jordan?

L'hon. M. BRODEUR: Il n'avait pas été signé davantage par le professeur Jordan. Mais j'ai compris qu'il avait été préparé par lui et envoyé au département comme une minute de proposition de règlements. Je ne dirai rien de plus sur le sujet quoique je regrette excessivement que le gouvernement d'Ontario ait cru devoir publier ce document comme étant le texte des règlements adoptés par la commission internationale des pêcheries. Maintenant, mon honorable ami (M. Jameson) dit que le professeur Jordan a consulté les pêcheurs des Etats-Unis mais que nous n'avons pas cru devoir consulter les pêcheurs du Canada. Je dois dire qu'avant que cette commission soit formée, j'ai invité les représentants des gouvernements provinciaux intéressés dans ce traité, à venir ici et à s'entendre avec le professeur Prince et moi-même quant à l'adoption des meilleurs règlements dans l'intérêt de nos pêcheries. Les provinces ont quelques droits de propriétaire dans les pêcheries, mais seulement tels qu'ils ont été fixés par le jugement du conseil privé. Elles n'ont pas un droit absolu, mais j'ai pensé qu'elles devaient être consultées relativement à la minute de ces règlements. Ces règlements, comme le savent les honorables députés, relèvent complètement de l'autorité fédérale. Mais j'ai pensé que comme les provinces avaient quelques droits de propriété, elles recevaient avec reconnaissance l'invitation à venir conférer sur la manière dont ces règlements avaient été préparés. En outre, j'ai très souvent demandé aux membres de la Chambre intéressés dans le traité des pêcheries limitrophes, de donner leurs vues quant à la manière dont ces règlements devraient être faits.

M. JAMESON: Le ministre m'a-t-il jamais fait parvenir une invitation semblable en ma qualité de représentant des Provinces maritimes?

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député n'a pas d'intérêt dans les cours d'eau limitrophes. Il doit savoir que les cours d'eau limitrophes dans les Provinces maritimes comprennent la baie de Passamaquoddy et le fleuve Saint-Jean dans lesquels il n'est pas intéressé. De plus, je n'ai envoyé aucune invitation à personne, mais j'ai demandé aux membres de la Chambre qui s'intéressent à la question des pêcheries de communiquer leurs vues au professeur Prince. Mon honorable ami essaie de soulever une question politique contre le Gouvernement en disant que nous n'avons pas consulté les pêcheurs, que nous les regardions comme de peu d'importance. Mon honorable ami se trompe, sous ce rapport. Nous avons consulté les pêcheurs, ils sont venus ici en délégation et ils ont fait part de leurs vues et de leurs observations. Nous avons étudié leurs observations, plus que cela, j'ai donné comme instructions au professeur Prince que quand il serait dans l'Ouest, il devait particulièrement consulter les pêcheurs du fleuve Fraser et du détroit de Géorgie. Le Gouvernement est l'ami des pêcheurs. Mon honorable ami ne peut pas prouver que les pêcheurs ont été maltraités par le département de la Marine et des Pêcheries. Nous leur avons accordé toute la considération possible.

* L'hon. M. FOSTER: Une invitation a été adressée aux ministres provinciaux ou aux représentants des provinces pour qu'ils viennent ici discuter ces règlements. Une copie de ces règlements signés ou préparés par le docteur Jordan a-t-elle été soumise à ces personnes de façon à ce qu'elles aient la facilité de les étudier et de les discuter?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. FOSTER: N'est-il pas exact que la minute préparée par M. Jordan a été répandue à l'avantage des pêcheurs des Etats-Unis afin qu'ils puissent donner leurs vues sur la question?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne sais rien de cela; le seul document que j'aie vu, et qui nous soit parvenu a été un document marqué "confidentiel". Si ce document est parvenu à des compagnies ou à des pêcheurs, je l'ignore. Peut-être a-t-il été communiqué aux gouvernements des états, car je pense qu'aux Etats-Unis les règlements concernant les pêcheries sont sous le contrôle du gouvernement des états, et il se peut que le professeur Jordan ait envoyé une copie de ces règlements aux différents gouvernements des états, mais je n'en suis pas sûr. Je suppose que dans ce cas, cela aurait été de sa part une simple question de courtoisie. Mon honorable ami dit que nous aurions dû déposer ces règlements devant la Chambre ou que nous

aurions dû informer la Chambre de la nature de ces règlements. Mon honorable ami sait très bien que quand des négociations sont en cours entre deux gouvernements, il n'est pas permis de les publier; elles doivent rester confidentielles aussi longtemps que les négociations sont en cours, autrement il serait absolument impossible d'arriver à un arrangement. Agir ainsi serait contraire à toutes les règles de la diplomatie.

M. JAMESON: Je crois que le ministre ne m'a pas compris. Ce que j'ai dit c'est qu'une série de règlements aurait dû être communiquée au public intéressé ou à leurs représentants au Parlement.

De nouveau je dis que ces règlements ne sont pas par eux-mêmes un traité. Ils sont destinés à faire partie d'un traité et en conséquence, ce n'aurait pas été s'écarter des règles de la courtoisie internationale que de les rendre publics?

L'hon. M. BRODEUR: Non, certainement, mais si mon honorable ami pense que nous aurions dû déposer devant le Parlement une minute des règlements que nous avons l'intention de proposer aux autorités américaines, je dois simplement dire qu'une telle proposition ne pouvait pas souffrir l'examen. Si les négociations avaient été rendues publiques, il aurait été absolument impossible de tomber d'accord, au sujet d'un traité.

M. JAMESON: Les Etats-Unis ne l'ont pas considéré de cette manière?

L'hon. M. BRODEUR: Ils ont pu consulter en particulier quelques intérêts mais ils n'ont pas publié ouvertement les négociations.

L'hon. M. FOSTER: La seule allusion qui ait été faite aux règlements dans le traité, a été, je suppose, une clause ou des clauses, en vertu desquelles les règlements devaient être établis par un certain tribunal ou par certains fonctionnaires. Mais les règlements eux-mêmes ne faisaient pas partie des négociations.

La négociation du traité se continua, et par suite l'autorisation fut accordée de faire préparer des règlements de pêche par des commissaires qui seraient nommés plus tard. Le ministre n'aurait violé aucun secret, aucune règle de la diplomatie, aucune règle pour la négociation des traités, en communiquant à la Chambre, aux préposés aux pêcheries, ou aux pêcheurs, le texte du projet de règlement afin de se renseigner le mieux possible. De cette manière, le professeur Prince aurait eu en sa possession tous les renseignements nécessaires pour conclure son arrangement avec les autres commissaires. L'honorable député (M. Jameson) a parfaitement raison de dire que les règlements mêmes n'ont eu rien à faire avec la négociation du traité, n'ont

M. L. P. BRODEUR.

aucun rapport avec le secret ou les égards qui doivent entourer la négociation de traités.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député. Le traité conclu entre les Etats-Unis et le Canada était double. En premier lieu il a été conclu un traité pour la rédaction de règlements par une commission; c'était un traité par lui-même. Maintenant, le second traité, c'était le règlement même.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce là un traité?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, c'est un traité à lui seul, car il a fallu de longs pourparlers entre les deux commissaires pour arriver à la rédaction de ce règlement. Les deux commissaires ont négocié l'un avec l'autre en vue de la préparation de ce règlement.

L'hon. M. FOSTER: Les pourparlers ne se faisaient pas entre les deux gouvernements, mais entre les deux commissaires.

L'hon. M. BRODEUR: Les pourparlers se poursuivaient entre les deux gouvernements. Ces messieurs ont dû formuler des règlements qui, une fois adoptés, avaient la valeur d'un traité entre les deux commissaires et entre les représentants des deux gouvernements. L'honorable député se rendra compte que si, tant du côté des Etats-Unis que du côté du Canada, les pourparlers avaient été rendus publics, nous ne serions jamais arrivés à nous entendre sur les règlements. Je dis qu'il aurait été absolument impossible d'en venir à une entente. Etant donné que cette convention ou cet arrangement n'était pas absolument un traité, que pouvions-nous faire, sinon exiger que les pourparlers qui devaient aboutir à l'adoption de ce règlement fussent secrets? Il était nécessaire que le secret fût gardé, sinon nous n'aurions pas réussi à dresser un règlement convenable. Lorsque je m'adressai aux autorités provinciales, en vue de discuter le règlement, je remis entre leurs mains un projet qui était secret, avec l'entente formelle que ce document resterait absolument secret. Si nous en avions agi d'aucune autre manière, nous n'aurions jamais été en mesure d'en arriver à une entente.

Les difficultés les plus graves ont surgi comme résultat de quelque indiscretion qui a été commise. J'espère que nous pourrions en arriver à une conclusion, car ce traité est du plus grand intérêt pour le Canada, du plus grand intérêt pour les pêches, non seulement du Canada, mais des Etats-Unis. Il est de l'intérêt des deux pays, je pense, que ces pêches soient réglementées; elle ne l'étaient pas auparavant, et il me paraît de la plus grande importance que la réglementation soit uniforme. La seule manière d'en arriver à une conclusion, c'était de faire siéger la commis-

sion secrètement dans toute la préparation de ce règlement.

M. J. D. TAYLOR: A cette période avancée de la session, je ne me proposais pas de revenir sur le sujet des pêches, bien que la circonscription de New-Westminster y soit intéressée plus que toute autre au Canada peut-être. Mais puisque le sujet revient sur le tapis, je tiens à déclarer que je ne partage aucunement les vues exprimées par le ministre de la Marine et des Pêcheries, que je n'approuve nullement l'idée de nous départir de la gestion de nos pêcheries, pour cinq ans et peut-être neuf ans, sans en dire un mot au Parlement, sans mettre le Parlement à même de se prononcer sur la réglementation projetée. Je ne vois pas que la discussion profite de l'affirmation réitérée que le gouvernement d'Ontario a violé quelque règle de l'étiquette en rendant publics les renseignements qui lui avaient été communiqués. Pour ma part, je ne pense pas qu'il nous appartienne de discuter la conduite du gouvernement de l'Ontario, et je pense que nous pourrions fort bien nous en tenir à la doctrine exposée ici ce matin, que dans son domaine ce gouvernement est suprême, de même que nous le sommes dans le nôtre. Laissons-le donc administrer ses affaires comme il l'entend.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député prétend-il qu'on était justifié de publier un document confidentiel, pour commencer, et ensuite de représenter ce document comme étant le règlement, alors que le règlement n'était pas encore adopté?

M. J. D. TAYLOR: Je ne dois pas être tenu de répondre à une question hypothétique, de décider si l'on était justifié ou non de publier un document confidentiel; mais je dirai que le gouvernement d'Ontario a eu parfaitement raison d'agir comme il l'a fait. Lorsqu'il s'est aperçu que la proposition du commissaire des Etats-Unis avait été communiquée aux pêcheurs d'une extrémité à l'autre du pays, afin de permettre au commissaire de bénéficier des conseils des experts de la république voisine en matière de pêches, il était dès lors du devoir impératif du gouvernement de l'Ontario qui avait en main des renseignements rendus publics dans tous les Etats-Unis de les faire imprimer afin que les pêcheurs du Canada fussent mis au courant de ce qui se passait.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député prétend-il qu'on avait droit de publier ce document comme s'il était le texte du règlement?

M. G. TAYLOR: Le ministre est-il bien sûr qu'ils ont eu ce document de lui? Ils ont pu le prendre dans les journaux. Il a été publié dans tous les journaux.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable représentant de New-Westminster a communiqué l'autre jour à la Chambre un document comportant être le règlement adopté aux termes du traité de 1908, qui a été publié sous l'autorité du gouvernement d'Ontario, et il paraîtrait que ce document était confidentiel et avait été préparé par M. Jordan comme sa première proposition.

M. G. TAYLOR: Comment l'honorable ministre sait-il que le gouvernement d'Ontario a eu en main le document mentionné par l'honorable représentant de New-Westminster?

L'hon. M. BRODEUR: Il porte l'empreinte du gouvernement de l'Ontario.

L'hon. M. FOSTER: Voici une déclaration de la part du Dr Rhéaume lui-même, et maintenant que la question a été soulevée, il n'y aura probablement pas d'inconvénient à la lire. En voici le texte:

Les journaux d'hier mettent dans la bouche de l'honorable L. P. Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries, certaines réflexions sur mon compte. La fin que le ministre a en vue est très apparente; il cherche à détourner l'attention du sujet véritable.

Eh bien! qu'il explique comment il se fait que toutes les compagnies de pêche de la province d'Ontario avaient en leur possession le texte du projet de traité plusieurs mois avant que le département des Pêcheries de l'Ontario ait eu communication d'un seul exemplaire. Le premier exemplaire nous a été transmis d'Ottawa le 29 janvier, à la suite de demandes réitérées, tant verbales qu'écrites.

Certains journaux des Etats-Unis, et un journal de Toronto avaient publié le texte du traité quelques jours auparavant. Avant que l'exemplaire du traité transmis d'Ottawa nous fut parvenu ici, déjà trois autres exemplaires nous étaient parvenus d'autres sources. M. Brodeur se rappellera que j'ai signalé cette circonstance à son attention à Ottawa, lors de la conférence il y a quinze jours.

La province d'Ontario n'aurait pas à s'excuser d'avoir mis au jour ces renseignements. Ce sont les biens de l'Ontario qui sont sacrifiés par les diplomates. Les pêcheries appauvries du lac Michigan ont été acceptées en échange des pêcheries d'eau douce les plus riches du monde, celles à prendre du poisson et du frai dans nos frayères naturelles de Pelée et de la Longue Pointe pour le repeuplement des rivières de l'intérieur des Etats-Unis. Une autre de ces conventions léonines, — ce sont les Etats-Unis qui ont la part du lion, — permettent aux pêcheurs de la république voisine de pêcher dans les eaux couvertes par le traité sur un permis émanant de la commission des Etats-Unis, et dont le peuple canadien ne tire aucun avantage financier.

Enfin, l'intervention du gouvernement fédérales sur les pêches des grands lacs de l'Ontario, dont la propriété a été jugée appartenir à la province de l'Ontario par le comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre,

Le projet transmis par le département d'Ottawa,—qui a depuis subi certaines modifications,—n'a jamais été livré à la publicité,

Telle est la déclaration faite par le Dr Rhéaume.

L'hon. M. BRODEUR: Le Dr Rhéaume parle du traité?

L'hon. M. FOSTER: Oui.

L'hon. M. BRODEUR: Le traité a été fait en 1908. Il se trompe certainement en parlant du traité; c'est du règlement qu'il veut parler.

L'hon. M. FOSTER: Vous avez dit que c'était le traité; vous m'avez contredit là-dessus.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, mais je tiens à ce qu'il soit bien compris du comité que lorsqu'il parle du traité c'est le règlement qu'il a à l'esprit.

M. R. L. BORDEN: C'est ce que je conjecture.

L'hon. M. BRODEUR: Je viens de recevoir le télégramme suivant du Dr Rhéaume:

A mon regret, il me paraît nécessaire de déclarer de nouveau qu'aucun document ou déclaration ou écrit d'aucune sorte reçu de vous ou d'aucun département de l'administration fédérale relativement au projet de traité sur les voies navigables, ou relativement à aucun autre sujet, n'a été publié par moi ni par mes ordres, ni par aucun membre du gouvernement de l'Ontario, ni aucun fonctionnaire de ce gouvernement, ni par l'intermédiaire d'aucune de ces personnes, et je vous prie de donner lecture de cette dénégation à la Chambre des communes.

Il prétend n'avoir publié aucun document, ni aucune déclaration venant de moi. Ce que j'ai déclaré, c'est qu'il a publié un document émanant du Dr Jordan portant la suscription "confidentielle"; non pas un document venant de moi, et qu'il a publié ce document comme étant le règlement adopté par la commission internationale des pêcheries. L'honorable représentant de New-Westminster (M. J. D. Taylor) a le livre en sa possession, et il sait que le document porte l'empreinte du gouvernement de l'Ontario. Le Dr Rhéaume dit qu'il n'a publié aucune publication ou écrit ou état venant de moi ou d'aucun département de l'administration fédérale.

Cela est vrai, il n'a pas publié un document venant de ma part, mais ce que j'ai dit, c'est qu'il a publié un document venant du docteur Jordan, qui était marqué "confidentiel," et qu'il a publié ce document comme étant un document comprenant les règlements adoptés par la commission.

L'hon. M. FOSTER: Comment le ministre sait-il cela?

M. G. E. FOSTER.

L'hon. M. BRODEUR: Par le document qu'a lu l'honorable député de New-Westminster. Ce document est entre les mains de cet honorable député. Il porte l'empreinte du gouvernement d'Ontario et de l'imprimeur du roi et il porte l'écusson de la province d'Ontario. J'ignore comment il se l'est procuré.

L'hon. M. FOSTER: Quel est ce document?

L'hon. M. BRODEUR: C'est le premier projet confidentiel de proposition fait par le docteur Jordan au gouvernement d'ici.

M. GEO. TAYLOR: Et cela a été publié dans les journaux des Etats-Unis et le docteur Rhéaume dit qu'il l'a copié.

L'hon. M. BRODEUR: Admettons qu'il ait été publié aux Etats-Unis, est-ce que cela justifie la publication d'un document confidentiel par le docteur Rhéaume, et a-t-il eu raison de publier ce document comme étant les règlements adoptés par la commission des pêcheries? Voilà ce dont je me plains, parce que cela représente le gouvernement devant le public comme ayant adopté des règlements que, pour ma part, je n'approuverais pas.

M. R. L. BORDEN: Le ministre dit-il que le docteur Jordan a envoyé au docteur Rhéaume un document sous le sceau du secret et que le docteur Rhéaume a violé ce secret en le publiant.

L'hon. M. BRODEUR: Non. Il dit que cela lui est venu d'autre source, mais le document était marqué "confidentiel".

L'hon. M. FOSTER: Comment le ministre le sait-il?

L'hon. M. BRODEUR: Parce que le document que nous avons nous-mêmes est marqué "confidentiel". Il ne nie pas cela dans son télégramme. Ce qu'il nie c'est qu'il ait jamais publié un document venant de moi ou de mon ministère. Cela est vrai; mais ce dont je me plains, c'est qu'il a publié ce projet de proposition qui était marqué "confidentiel" et qu'il a donné ce document comme étant des règlements adoptés par les deux commissaires, lorsque ce document n'avait jamais été adopté par eux.

M. R. L. BORDEN: Le ministre veut-il dire que si le docteur Jordan a préparé un document et l'a fait publier dans tous les journaux des Etats-Unis, il ne peut être publié dans les journaux du Canada ni par le gouvernement d'Ontario tout simplement parce qu'il était marqué "confidentiel"?

L'hon. M. BRODEUR: Le gouvernement d'Ontario a peut-être cru qu'il pouvait le publier parce qu'il l'avait vu dans les journaux des Etats-Unis; mais il n'avait pas le droit de représenter ce document comme étant les règlements adoptés par la commission.

M. R. L. BORDEN: Alors, il semble que nous ayons disposé de tout à l'exception de la déclaration du ministre à l'effet que le gouvernement d'Ontario a publié le document comme étant ce qu'il n'était pas. Comment a-t-il fait cela?

L'hon. M. BRODEUR: Le document qui a été publié sous l'autorité du gouvernement d'Ontario et qui portait l'empreinte de l'imprimeur du roi, dans Ontario contenait des règlements qui étaient donnés comme étant les règlements adoptés par la commission.

M. R. L. BORDEN: Il peut avoir été publié avec l'empreinte de l'imprimeur du roi, sans cependant contenir les représentations dont parle le ministre. Le fait qu'il porte l'empreinte de l'imprimeur du roi ne signifie rien. Nous avons, à ce qu'il paraît, disposé de la question de violation du secret. La seule question est de savoir s'il y avait de fausses représentations dans ce document. Je demande en quels termes ces fausses représentations étaient conçues.

L'hon. M. BRODEUR: Les termes contenant une fausse représentation étaient à l'effet que ce document était envoyé dans le pays comme étant les règlements établis conformément à la convention entre les Etats-Unis et le Canada, le 11 avril 1908.

L'hon. M. FOSTER: Cela est parfait.

L'hon. M. BRODEUR: Non, cela n'est pas parfait. Le gouvernement d'Ontario a publié ce document comme étant les règlements.

L'hon. M. FOSTER: Qu'a-t-il dit qui fut de nature à faire croire que c'étaient les règlements?

L'hon. M. BRODEUR: Que mon honorable ami voie le règlement par lui-même. J'invite l'honorable député de Westminster à le passer à l'honorable député de Toronto-nord, et je suis certain qu'il se convaincra que ce document, qui était tout simplement le projet de proposition du docteur Jordan, le commissaire américain, a été donné au public comme étant les règlements adoptés par les deux commissaires.

M. R. L. BORDEN: En publiant ce document, le gouvernement d'Ontario a-t-il fait des changements au document publié au Etats-Unis?

L'hon. M. BRODEUR: J'ignore s'il en a fait ou non, mais je crois qu'il a prétendu que c'étaient là les règlements de la commission, lorsque les commissaires n'avaient pas du tout décidé cela.

M. J. D. TAYLOR: Il me semble que nous contractons l'habitude des sociétés de discussion, laquelle consiste à barrer les "t" et à mettre les points sur les "i", à discuter la grammaire des documents officiels qui nous sont soumis, au lieu de por-

ter notre attention sur ce qui est beaucoup plus important, sur les principes que comportent les documents. Le ministre a eu une copie des règlements préparés par le docteur Starr Jordan et marquée "confidentielle".

Il ne nous a pas dit si ces règlements sont ou non identiques à ceux que j'ai eu le plaisir de lui montrer l'autre jour, ni si la seule différence entre ce document et l'autre est que le mot "confidentiel" a été omis. L'idée m'est venue qu'il pourrait bien en être ainsi, et que, lorsque le gouvernement d'Ontario a réimprimé cela, il a pu adopter l'en-tête contre lequel le ministre s'insurge, ainsi que le reste de la matière, laquelle, autant que je puis voir, est identique sous tous rapports à ce qui a été publié par le docteur Jordan. Il me semble que l'en-tête ne pouvait tromper personne, parce que nul de ceux qui ignorent que les règlements sont encore en voie de négociations, et qu'en conséquence, le document publié pour être soumis à leur considération et à leur opinion ne pouvait être le règlement définitif, n'aurait pris la peine de lire la brochure. Si ce document eut été complété, nul n'aurait eu intérêt à la publier pour consulter les gens, parce que, comme je l'ai démontré à plusieurs reprises, une fois qu'il aura été définitivement adopté par les commissaires, il nous sera absolument impossible d'y rien changer quelque fatal qu'il puisse être aux intérêts canadiens.

Je vais rappeler au ministre comment cette affaire a d'abord été portée à la connaissance du public. Elle a été l'objet d'une communication avec son ministère dès le mois de décembre dernier, alors que j'ai appris par les journaux des Etats-Unis la nature des règlements proposés par le professeur Starr Jordan et soumis par lui aux commissaires canadiens. La presse des Etats-Unis n'avait alors aucun renseignement au sujet des règlements préparés par le commissaire canadien d'alors, M. Bastedo. Nous de la Colombie-Anglaise, n'avions aucune raison d'avoir confiance en la sûreté de jugement de M. Bastedo, car nous ne le connaissions pas du tout. Il pouvait être un homme excellent mais il n'avait aucune connaissance locale de nos affaires. Lorsque nous avons vu dans la Colombie-Anglaise que ces règlements avaient été rédigés et avaient été livrés aux autorités du côté américain, j'ai écrit au ministre de la Marine et je lui ai demandé s'il ne serait pas sage de prendre conseil de quelque personne connaissant les pêcheries de la Colombie-Anglaise, avant l'adoption définitive des règlements. J'étais particulièrement anxieux sur ce point, parce que je savais qu'il n'avait reçu aucun renseignement de notre part au sujet de la fermeture de nos pêcheries depuis cinq ans. J'ai reçu une réponse à

l'effet que le ministère avait tous les renseignements dont il avait besoin et n'avait pas l'intention de consulter personne autre dans la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député se trompe du tout au tout sur ce point.

M. J. D. TAYLOR: J'ai cette lettre en ma possession. Environ quinze jours après avoir reçu cette lettre, j'ai reçu du ministère une autre communication dont le ton était tout différent, m'informant que l'on avait l'intention de consulter les gens intéressés aux pêcheries de la Colombie-Anglaise, que le professeur Prince y viendrait pour prendre conseil des gens de nos environs, et le ministère a eu alors l'amabilité de m'adresser un projet confidentiel des règlements. La raison pour laquelle je dis que le Parlement devrait discuter une question de ce genre, c'est que j'ai pour devoir, entre autres choses, comme membre du Parlement, de faire tout mon possible dans l'intérêt des pêcheurs de la rivière Fraser. C'est un sujet local de plainte dans la division électorale de New-Westminster que nos pêcheries ont été mal administrées depuis de longues années, et si je suis heureux de dire que si j'ai reçu un appui si généreux de la part des pêcheurs de la rivière Fraser, cela est dû en grande partie au fait que j'ai été l'un de ceux qui ont le plus fortement insisté pour que l'on apportât des réformes à l'administration de nos pêcheries. Je suis venu ici fermement décidé à servir les intérêts des pêcheurs en leur obtenant les meilleures conditions possibles. Je ne cherche pas à en tirer un avantage politique, ainsi que le démontre ma lettre au ministre, lettre dans laquelle je lui ai suggéré la ligne de conduite que l'on devrait suivre pour éviter les erreurs. Mais, lorsque j'arrive à la Chambre des communes pour y expliquer nos conditions locales, je constate le fait, dévoilé pour la première fois, qu'aux termes de ce traité, adopté l'an dernier et jamais discuté ni expliqué en cette Chambre, nos pêcheries sont absolument bloquées du moment que ces deux commissaires mettent leur sceau à une série quelconque de règlements, et que durant toute la durée du Parlement actuel, il nous sera impossible de modifier en aucune manière les règlements relatifs aux pêcheries dans les eaux internationales, et, ainsi qu'il est proposé par ces règlements, même dans les eaux de la rivière Fraser. Je prétends que c'est là mettre dans une position très peu enviable le représentant d'un comté en grande partie habité par des pêcheurs. Je viens ici et je constate que l'une des questions les plus importantes qu'il est de mon devoir de discuter en cette Chambre a été enlevée au Parlement et confiée à qui? A un Américain aussi rusé que le professeur David Starr Jordan dont nous connaissons si bien les antécédents en ce qui concerne

M J D TAYLOR

l'industrie de la pêche aux phoques sur la côte du Pacifique.

La part qu'il a prise à cette enquête a eu des résultats désastreux pour l'industrie pélagique sur cette côte. En présence d'un pareil état de choses, il est naturel que nous prenions tous les moyens possibles de savoir ce qui se passe, d'exiger la discussion la plus complète. Si nous avons à souffrir parce que ces règlements auront été établis par un Américain rusé, conseillé par les meilleurs experts des Etats-Unis, nous ferons comprendre assez clairement, par nos protestations dans cette Chambre, que ces méthodes sont contraire aux idées des Canadiens, que nous n'aurons pas à subir de pareilles injustices à l'avenir.

Trois articles de ce projet de règlement feront un tort considérable à la pêche dans le fleuve Fraser. Le premier, c'est que dans le fleuve Fraser, la saison interdite durera 24 heures de plus que dans le golfe, ce qui privera absolument les pêcheurs de race blanche d'exercer leur industrie dans le fleuve.

L'hon. M. BRODEUR: Où mon honorable ami voit-il que la saison interdite est plus longue ici qu'ailleurs?

M. J. D. TAYLOR: C'est dit dans le projet de règlement. J'en ai donné lecture à la Chambre l'autre soir, et ils sont rédigés de telle sorte que la saison interdite est plus longue de 24 heures depuis le pont de New-Westminster jusqu'à Mission.

L'hon. M. BRODEUR: Dans quel document voyez-vous cela?

M. TAYLOR: Le projet de règlement dressé par les autorités américaines.

L'hon. M. BRODEUR: Pourquoi l'honorable député dit-il alors que c'est dans le projet de règlement?

M. J. D. TAYLOR: Si le ministre veut bien me permettre, je vais m'exprimer le plus clairement qu'il me sera possible, bien que je sois persuadé que personne n'a pu se méprendre sur le sens de mes paroles. Je ne parle que d'une partie des règlements et l'objection du ministre ne vaut rien, car son département a toujours eu pour règle d'adopter le même principe dans ses propres règlements. L'an dernier, la pêche a été ouverte 24 heures plus tard, et cette année, 6 heures, bien que les experts disent qu'il n'y a aucune raison pour faire cette distinction.

Le ministre ne semble pas se rendre compte qu'il y a deux intérêts distincts en conflit dans cette affaire. Il y a d'un côté les compagnies américaines et européennes qui n'emploient presque exclusivement que des Japonais et des Chinois; de l'autre côté il y a les pêcheurs de race blanche de

la Colombie-Anglaise qui pêchent dans le fleuve Fraser entre New-Westminster et Mission, et dont les intérêts devraient primer tous les autres. Malheureusement, depuis plusieurs années les règlements établis par le département à Ottawa ont toujours favorisé les Japonais et les Chinois, au détriment de nos nationaux. C'est contre cela que nous protestons; c'est une injustice; nous ne voulons pas que les nouveaux règlements soient rédigés par les Américains, dans le sens de ceux que nous a donné le département, depuis des années, et qu'ils nous soient imposés pendant cinq ou dix ans, ou peut-être pour toujours, car alors, les pêcheurs de race blanche auront disparu du fleuve Fraser.

Il y a un autre point qui est pour nous d'une importance vitale et dont le ministre n'a parlé dans aucune de ses remarques; je veux parler de la pêche au moyen de trappes, dont il n'est pas trop tard de s'occuper. Je sais que depuis un certain nombre d'années, le Gouvernement a eu pour règle de ne pas permettre l'usage des trappes, et qu'il ne les a permises qu'avec beaucoup de répugnance et qu'après qu'on lui eut démontré que c'était notre seul moyen de lutter contre les Américains qui, s'en s'inquiéter des ravages causés par ces trappes, les installent dans le détroit de Puget pour prendre le saumon en route pour le fleuve Fraser.

Quand deux gouvernements font un traité pour la conservation des pêcheries internationales, et quand un de ces gouvernements—le gouvernement américain—fait mettre dans le traité même que la Grande-Bretagne sera tenu de prendre des mesures pour conserver les pêcheries du fleuve Fraser, il est de notre devoir de mettre dans les règlements, puisqu'elle a été omise du traité par l'ignorance des conditions locales de la part de ceux qui étaient chargés de la préparer, une disposition par laquelle le gouvernement américain s'engage à renoncer aux méthodes désastreuses employées par ses pêcheurs et contre lesquelles nous avons protesté dès le commencement.

Je rappellerai au ministre que les précédents ne manquent pas, car dans l'industrie pélagique, les Américains ont obligé nos chasseurs de phoques à renoncer à une industrie très rémunératrice, sous prétexte que leurs méthodes menaçaient la race d'extinction.

Nous nous sommes rendus à leurs conseils; nous y avons été presque forcés par le gouvernement anglais. Si le gouvernement canadien avait rappelé au gouvernement anglais ce qui a eu lieu au sujet de la chasse du phoque et lui avait demandé d'appliquer la même doctrine aux Américains au sujet de la pêche du saumon, nous aurions pu amener ces derniers à renoncer à l'emploi des trappes et des filets.

Voilà une question dont le Gouvernement devrait s'occuper et qui est bien plus importante que celle de savoir si le gouvernement d'Ontario a commis une faute d'étiquette. Je répète au ministre, comme je lui disais l'autre jour, qu'il n'est pas trop tard pour donner instruction à notre commissaire de faire savoir aux Américains qu'il n'y aura ni traité ni règlements concernant le saumon sur la côte du Pacifique, à moins que les Américains ne renoncent aux méthodes qu'ils emploient actuellement.

L'hon. M. BRODEUR: Ce traité ne peut qu'être très avantageux pour les pêcheurs du fleuve Fraser, car le poisson après avoir frayé dans le fleuve, retourne à la mer et revient par les détroits de San Juan de Fuca, de Puget et de Washington, dans le fleuve Fraser. Les Américains employaient des trappes sur le côté américain et prenaient de grandes quantités de poisson qui autrement seraient remontées le fleuve; nous nous sommes efforcés de faire consentir les autorités du territoire de Washington d'interdire ce genre de pêche, mais nous n'avons pu y réussir. Le mieux que nous avons pu faire a été de conclure avec les Etats-Unis un traité par lequel les deux pays établiront des règlements pour empêcher la destruction du poisson. En vertu du traité ces eaux sont sous la juridiction de la commission et cette commission établira des règlements communs aux deux pays.

Mon honorable ami trouve à redire à cela. Je considère au contraire que le Gouvernement mérite des félicitations pour avoir réussi à conclure un traité qui sera très avantageux aux pêcheurs du fleuve Fraser, car autrement ces pêcheries auraient été ruinées par les pêcheurs américains qui n'étaient astreints à aucun règlement.

Sur quoi mon honorable ami base-t-il ses critiques? Sur ce fameux document qui a été répandu à profusion dans le pays comme étant une copie des règlements adoptés par la commission. Attendons que ces règlements soient soumis à la Chambre. Ce sera alors le temps de les critiquer, et je suis persuadé que les mécontents seront rares.

M. HENDERSON: Le ministre nous demande d'attendre que les règlements soient déposés sur le bureau de la Chambre, mais alors ne serait-il pas trop tard? On nous dira que nous n'avons pas le droit de les modifier et que nous devons ou les approuver ou les rejeter.

L'hon. M. BRODEUR: Le Gouvernement devra en prendre la responsabilité.

M. HENDERSON: Le malheur c'est que le ministre, bien qu'il soit au courant des affaires de son département, n'est peut-être pas très bien renseigné sur cette question

particulière. Elle est tellement compliquée qu'un pêcheur de mon comté qui a fait la pêche pendant trente ans, me disait, à propos de la truite des lacs que si on augmentait la largeur des mailles d'un huitième de pouce seulement, ce serait la ruine des pêcheurs. Il est important que le Gouvernement soit exactement renseigné et c'est pourquoi ces règlements devraient être rendus publics, pendant les négociations.

Je n'ai aucune confiance dans tous ces mystères sur une question qui en est une de vie ou de mort pour mes commettants. Je voudrais pouvoir signaler au Gouvernement en quoi ils sont lésés mais comment le faire si je suis tenu dans l'ignorance, jusqu'à ce que l'affaire soit faite.

Je ne m'inquiète pas de savoir comment les choses se passaient autrefois; il faut créer des précédents et adopter des moyens nouveaux aux circonstances nouvelles.

Il serait infiniment préférable si ce projet de règlement était rendu public au Canada et aux Etats-Unis, afin que le public soit renseigné et puisse les approuver ou les condamner s'il y a lieu.

L'hon. M. BRODEUR: Ces règlements n'ont pas été soumis à aucune législature aux Etats-Unis.

M. HENDERSON: Non, mais ce qui a été dit ici, je crois qu'ils ont été en quelque sorte soumis au peuple. Il n'y a aucun doute qu'on les a fait connaître presque partout aux Etats-Unis. Les journaux les ont publiés et le peuple sait à quoi s'en tenir. Ce document pouvait porter le mot "confidentiel", mais je crois que c'était une excellente chose de faire connaître ces règlements au public, et je considère que notre gouvernement a commis une faute en ne faisant pas connaître les siens avant qu'ils aient force de loi. J'ai beaucoup de confiance dans le commissaire Prince et je sais que sur certaines questions il est très bien renseigné, mais à tout prendre, on ne perdrait rien et on aurait beaucoup à gagner, en rendant ces règlements publics avant leur adoption.

M. G. TAYLOR: Je désirerais savoir du ministre, si dans ce traité qui est sur le point d'être conclu, s'il ne l'est déjà, on a tenu compte de l'arrangement conclu entre les deux pays, il y a quelques années. J'ignore si la convention a jamais été mise par écrit, mais je sais qu'elle existait dans la pratique.

Il y a quelques années, quand les conservateurs étaient au pouvoir, des représentants de l'état de New-York et du gouvernement sont venus à Ottawa rencontrer le ministre de la Marine et des Pêcheries et lui ont proposé de réserver le district des Mille-Iles, à partir de Kingston jusqu'à Prescott, sur la rive canadienne, et du cap Vincent jusqu'à Ogdensburg, sur la rive américaine, pour la création d'un parc

M. G. H. BRADBURY.

international, et droits libres de pêches pour les Etats-Unis dans les eaux canadiennes et pour le Canada dans les eaux américaines. L'état de New-York et le Dominion du Canada devaient réserver des sommes considérables à l'achat d'îles, à la construction de docks et à l'érection de pavillons à des endroits convenables de chaque côté de la frontière. Tout cela a été fait, les îles ont été réservées et on a pourvu à la construction de docks et de pavillons. Un autre point était que le gouvernement des Etats-Unis devait comprendre la mise en vigueur de la loi sur le travail des aubains contre les touristes canadiens naviguant dans les eaux américaines. Le gouvernement de l'Etat n'avait aucune autorité pour contrôler la loi sur le travail des aubains, mais le gouvernement fédéral donna à ses agents instructions de ne pas appliquer cette loi. Et, depuis lors, dans cette région, cette loi n'a jamais été mise en vigueur. Il y a quelques années, quand le contrôle complet des pêcheries a été élevé au gouvernement du Dominion et transféré en partie aux provinces, une tentative a été faite par le gouvernement d'Ontario, alors conduit par l'honorable M. Ross, pour retirer ces privilèges. Mais quand il fut démontré qu'un arrangement avait été conclu entre le gouvernement du Dominion et l'état de New-York et le gouvernement des Etats-Unis, M. Ross révoqua les instructions qu'il avait données pour mettre en vigueur les règlements de pêche dans ces eaux. Depuis lors, la pêche libre a été permise sans interruption. Mais maintenant le gouvernement d'Ontario a décrété les règlements suivants:

Toronto, 23 avril 1909.

Règlements concernant les permis délivrés aux guides et aux touristes étrangers.

Les guides canadiens et américains devront prendre un permis, dont le taux est fixé à deux dollars (\$2.00).

Les touristes étrangers devront prendre un permis de pêche à la ligne, dont le taux est fixé à deux dollars (\$2.00).

Les guides américains, faisant la pêche avec des yachts ou avec leurs propres embarcations, sont considérés comme étrangers et devront prendre un permis de pêche à la ligne. Le taux en est fixé à deux dollars (\$2.00) en plus du permis de guide de \$2.00.

Les touristes étrangers, faisant la pêche avec les yachts ou avec des embarcations transportées par des yachts, devront prendre un permis de cinq dollars (\$5.00), soit qu'ils emploient ou non les guides américains. S'ils emploient des guides américains, le permis sera le même, c'est-à-dire cinq dollars (\$5.00).

Les étrangers se servant de bateaux canadiens, paieront deux dollars (\$2.00) pour un permis de pêche à la ligne.

E. TINSLEY,
Surintendant.

Il y a là certainement violation du pacte conclu. Bien que tout cela n'ait jamais

été mis par écrit, les conditions en sont aux archives de la Marine et des Pêcheries, et elles ont toujours été depuis fidèlement observées.

L'hon. M. BRODEUR: Les règlements n'ont pas été édictés par nous.

M. G. TAYLOR: Non, mais par le gouvernement d'Ontario. Ces règlements concernent ces eaux. Je suis fondé à croire que la commission internationale devrait prendre connaissance de cela et devrait donner suite à ce projet de parc international. Le gouvernement de l'état de New-York, se reposant sur les arrangements déjà conclus, a dépensé des sommes considérables. Je crois que l'attention de la commission internationale devrait être attirée là-dessus, et on devrait avoir à cœur d'observer à la lettre les arrangements effectués.

L'hon. M. BRODEUR: Ce sujet a déjà été pris en considération par le professeur Prince. Je serai heureux d'attirer son attention sur les avis qui viennent d'être exprimés. Cependant, c'est là une question très importante, ainsi que mon honorable ami l'admettra lui-même. Le gouvernement d'Ontario a des droits dans ces pêcheries, et s'il ne désire pas qu'il soit donné suite à l'arrangement je ne vois pas comment nous pouvons l'y forcer. Je demanderais à mon honorable ami de se mettre en rapport avec les autorités d'Ontario, et d'essayer de le faire revenir sur la décision qu'il a prise. Etant donné le sentiment qui existe au sujet de droits provinciaux, j'hésiterais certainement à suggérer à la commission de passer outre aux règlements du gouvernement d'Ontario.

M. G. TAYLOR: Le gouvernement du Dominion devrait donner suite à un arrangement, même s'il lui faut payer au gouvernement d'Ontario les petites sommes qu'il retirerait de ces permis.

L'hon. M. BRODEUR: Je sais que mon honorable ami est en bons termes avec le gouvernement d'Ontario, et qu'il réussirait mieux que moi à lui faire voir qu'il serait désirable de donner suite à cet arrangement, conclu avant le jugement du conseil privé. J'admets parfaitement, moi aussi, que cet arrangement devrait être observé. Mais malheureusement, par le jugement du conseil privé, la province d'Ontario a obtenu des droits dans les pêcheries; et, à en juger par ce qui s'est dit, il ne semble pas disposé à donner suite à cet arrangement international.

M. G. TAYLOR: C'est le gouvernement du Dominion qui a conclu l'arrangement, alors qu'il croyait avoir le contrôle. Maintenant qu'il s'aperçoit que cet autre gouvernement a un droit de propriétaire il devrait régler avec le gouvernement

d'Ontario pour le montant de ces permis de pêche afin de pouvoir ensuite agir avec liberté. Nous devons tenir notre parole à l'égard des Etats-Unis. Ils n'ont pas mis en vigueur contre nous leur loi sur le travail des aubains. Tout d'abord, ils promulguèrent une loi révoquant la loi sur le travail des aubains en ce qui concerne cette région, mais ils n'ont pas voulu soulever de nouveau l'agitation ouvrière par tous les Etats-Unis, et c'est pourquoi ils ont simplement convenu de ne pas mettre cette loi en vigueur. Par conséquent, nos canotiers sont constamment occupés à transporter des visiteurs à leurs villas d'été. Mais si ce règlement est mis en vigueur par le gouvernement d'Ontario, je suis sûr que les Américains appliqueraient leur loi contre les aubains. J'ai le ferme espoir que ce gouvernement viendra dire au gouvernement d'Ontario: Nous avons conclu cet arrangement, nous en sommes responsables, et si vous devez subir pour cela une perte de quelques dollars nous vous indemniserons.

L'hon. M. BRODEUR: J'attirerai là-dessus l'attention du gouvernement d'Ontario, ainsi que je l'ai déjà fait en une occasion précédente à la requête de mon honorable ami.

Dépenses éventuelles, \$14,950.

M. EDWARDS: Je désire attirer l'attention du ministre sur un sujet qui lui a peut-être échappé. A l'est de la province d'Ontario il y a beaucoup de grands lacs d'eau douce. Depuis quelques années, beaucoup d'étrangers sont venus faire la pêche dans ces lacs, et comme il dépensent largement il y a là toute une source de profit pour la population d'alentour. Je crois que plusieurs de ces lacs devraient être de nouveau empoisonnés. J'oserais dire que le ministre a déjà reçu et recevra encore des demandes de frai pour plusieurs de ces lacs, et je désirerais le convaincre de la nécessité de donner toute l'attention désirable à ces demandes. Si ces lacs sont de nouveau empoisonnés, il s'ensuivra une source de revenus pour la population de cette région. Ces lacs sont pour la plupart situés en des régions accidentées et déboisées, et les gens en sont venus à les considérer comme leur ressource la plus précieuse. Un grand nombre de mes électeurs, au nord du comté de Frontenac, sont grandement intéressés dans le peuplement de ces lacs, et je crois que ce serait agir sagement que d'augmenter le nombre des piscifactoreries dans la province d'Ontario.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami voudrait-il me donner les noms de ces lacs, et me dire quelle sorte de poissons les fréquente?

M. EDWARDS: Je serai heureux de le faire. Je crois que nous ferions bien d'é-

tablir une autre piscifaculture dans l'est d'Ontario, et je conseillerais de choisir le village de Sydenham, près du centre du comté de Frontenac, car il y a là d'excellentes communications par chemin de fer.

Service des phares et des côtes.—Salaires et allocations aux gardiens des phares, \$233,433.

M. EDWARDS: A propos de phares, je désirerais faire remarquer au ministre qu'il y a un banc de sable près de l'île Howe qui devrait être protégé. Un capitaine du service des lacs a lui-même installé, depuis deux ou trois ans, une bouée sur ce banc. C'est dans la baie de Quinté, près de l'île Howe.

L'hon. M. BRODEUR: Est-ce dans le chenal principal ou dans le chenal latéral?

M. EDWARDS: Je vais me renseigner.

M. A. K. MACLEAN: A propos de ce crédit, j'aurais une demande à faire au ministre de la Marine et des Pêcheries. Il paraîtrait que le gouvernement de Terre-Neuve prélève des droits de phares sur les navires canadiens fréquentant ses ports, en raison de tant par tonne, alors que le gouvernement canadien n'exige aucun droit des bateaux de Terre-Neuve venant au Canada. En outre, le Canada dépense beaucoup d'argent pour l'érection et l'entretien de phares sur la côte de Terre-Neuve. L'année dernière, je crois qu'on a dépensé pour cela entre \$35,000 à \$40,000. Je crois que le gouvernement de Terre-Neuve devrait abolir ces droits, et je désirerais que le ministre prenne cela en considération.

L'hon. M. BRODEUR: Ce sera fait.

Route sur la côte ouest de l'île Vancouver, \$25,000.

L'hon. M. BRODEUR: Cette route a été commencée il y a deux ans, après l'accident survenu au "Valentine". La population de Victoria nous a demandé de construire cette route sur la côte ouest. Il y a beaucoup de rocs sur cette île, qui est presque inhabitée, et il n'y a aucun moyen de communication avec l'intérieur. La population, dans les réunions publiques, et les autorités provinciales nous ont demandé de construire cette route.

Règlement de la réclamation présentée par Mme A. G. Clarke pour la mort de son fils, tué en 1906, \$2,000.

L'hon. M. BRODEUR: La raison du délai est que des poursuites ont été instituées contre nous, et certaines difficultés se sont élevées entre les héritiers et quelques-uns des légataires. Je crois savoir que ces difficultés ont été réglées, et nous désirons que cette somme soit mise à notre disposition afin de régler cela, si la chose est possible. J'ignore si cette somme sera acceptée ou non.

M. J. W. EDWARDS.

Service météorologique—Montant requis pour rémunérer L. F. Gorman de ses services, comme observateur météorologique à Ottawa, \$300.

L'hon. M. BRODEUR: Ce service était fait auparavant par M. Bond. Ce service est fait par une personne se rendant là tous les soirs, puis de bonne heure le matin, ainsi que les dimanches, et prenant des observations. On nous a conseillé de demander pour cela les services de M. Gorman.

Pour payer à W. S. Young, employé à recueillir des œufs de poisson blanc dans le lac Winnipeg pendant l'automne de 1908, \$100.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce à dire?

L'hon. M. BRODEUR: C'est notre inspecteur dans l'Ouest. Je regrette d'avoir à dire que l'employé de la piscifaculture n'avait pas assez d'expérience pour recueillir ces œufs et que M. Young a reçu l'ordre de les recueillir. Il lui a fallu s'absenter de chez lui.

Administration civile—Ministère de l'Agriculture—Crédit pour un nouveau commis de la subdivision B de la 1re division, \$2,100.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi ce crédit?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Pour un nouvel employé de la station agronomique, M. Fletcher est décédé il n'y a pas longtemps. Il était entomologiste et botaniste. M. Saunders a suggéré de créer deux emplois au lieu d'un. Le traitement de M. Fletcher est compris dans le budget principal, et je demande l'ouverture d'un autre crédit.

L'hon. M. FOSTER: Emploierez-vous deux entomologistes?

L'hon. M. FISHER: Non; un entomologiste et un botaniste.

Crédit pour un nouveau commis de la subdivision B de la 2e division, \$800.

M. SPROULE: A quoi servira ce crédit?

L'hon. M. FISHER: C'est pour un nouvel aide. Il sera sous les ordres de M. Charles Saunders dont la besogne a beaucoup augmenté dernièrement.

M. SPROULE: Sous quel rapport?

L'hon. M. FISHER: M. Saunders est réaliste et fait des essais d'hybridation des plantes.

M. BLAIN: Le ministre se propose-t-il d'améliorer l'apparence de la station agronomique pendant l'été prochain? On se plaint assez généralement que la station n'a pas l'apparence qu'elle devrait avoir et ne soutient pas la comparaison avec les stations agronomiques de certaines provinces, avec celle de Guelph, par exemple. Je sais que le ministre est porté à l'économie, mais je pense que le public approuverait une dépense qui aurait pour objet d'em-

bellir l'aspect de la station agronomique. C'est là une question dont le ministre lui-même doit s'occuper un peu.

L'hon. M. FISHER: Je serai bien aise de m'en occuper et de chercher les moyens de rendre la station plus attrayante.

M. SPROULE: Y a-t-il une entente définitive entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer urbain d'Ottawa concernant la circulation prochaine des tramways jusqu'à la station agronomique?

L'hon. M. FISHER: Les tramways s'y rendent depuis six mois.

Arts, agriculture et statistique—Somme destinée à des essais de réfrigération des fruits, \$7,000.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce du nouveau?

L'hon. M. FISHER: Oui, quelque peu nouveau. On nous a fortement conseillé de faire des essais de transport des fruits dans des compartiments frigorifiques. J'espère que je pourrai prendre des arrangements qui permettront aux employés du département de surveiller les fruits pendant le chargement comme ils surveillent la mise du fromage dans les chambres de maturation. La demande de ce service a été générale, et il y a des pourparlers entre le commissaire de la réfrigération et quelques associations d'arboriculteurs d'Ontario concernant des essais d'emmagasinage à froid des fruits.

M. SPROULE: Les installations frigorifiques dont nous nous sommes servis semblent très défectueuses et la quantité des produits périssables transportés en entrepôt frigorifique a été très faible. Pour avoir quelque valeur, ces installations doivent conserver les fruits en bon état pendant la traversée et elle ne le font pas. Evidemment, les expéditeurs ont peu de confiance dans ces installations, car il se transporte peu de fruits en compartiment frigorifique à l'heure qu'il est. Nous ne semblons pas réussir à procurer à la population canadienne des aliments conservés dans des compartiments frigorifiques, dans des chambres ventilées ou par tout autre moyen de réfrigération employé dans d'autres pays.

L'hon. M. FISHER: C'est afin de démontrer la valeur de l'emmagasinage à froid que nous tentons ces essais.

M. SPROULE: C'est ce que vous faites depuis treize ou quatorze ans, mais sans réussir.

L'hon. M. FISHER: Les habitants d'Ontario n'ont pas tiré parti des installations frigorifiques autant qu'ils l'auraient pu. Nous voulons en démontrer la valeur par une suite d'essais.

M. SPROULE: Chaque fois qu'on tente de prouver quels pourraient être les résultats de ce procédé, le public se décourage et y renonce.

M. CROSBY: Le ministre entretient-il aussi une correspondance avec les arboriculteurs de la Nouvelle-Ecosse au sujet de ces essais?

L'hon. M. FISHER: Les associations dont je parle ne sont pas celles qui discutent les questions relatives à la culture des fruits, mais des associations coopératives de commerçants et d'expéditeurs de fruits. A l'heure qu'il est, il n'y a pas d'associations semblables en Nouvelle-Ecosse, mais j'espère qu'il s'en fondera bientôt.

Arts, agriculture et statistique—Dépense de la commission chargée de s'enquérir de la race porcine dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le Danemark, ainsi que le coût de la publication de son rapport, \$10,000.

L'hon. M. FISHER: Je crois que je serai obligé d'envoyer cinq commissaires. J'aurais voulu n'en envoyer que trois, mais l'Ontario en désignera deux; Québec, un; les Provinces maritimes, un; et l'Ouest, un. Puis, je devrai envoyer un secrétaire, ou un commis du département, pour rédiger le rapport, inscrire les notes et faire tous les travaux de ce genre. Si je puis réussir à n'envoyer que trois commissaires, j'en serai bien aise.

M. BLAIN: Quels seront leurs fonctions?

L'hon. M. FISHER: Ils devront s'enquérir de tout ce qui concerne l'élevage et la vente des porcs dans ces pays-là.

M. SPROULE: S'éloigneront-ils du pays?

L'hon. M. FISHER: Ils visiteront l'Irlande et le Danemark pour faire une enquête sur l'industrie de la race porcine dans ces pays-là et constater s'ils peuvent y recueillir des renseignements qui serviraient à améliorer notre industrie.

M. SPROULE: Je leur suggère d'étendre leur enquête à Chicago et à l'Ouest où cette industrie paraît être au niveau des progrès modernes, même plus avancée qu'au Canada en ce qui concerne le transport des viandes. Les commissaires pourraient se procurer là des renseignements qu'ils n'obtiendraient nulle part ailleurs.

M. BLAIN: Est-ce que c'est tout ce que coûtera la commission?

L'hon. M. FISHER: Je le crois et l'espère.

M. HENDERSON: Selon moi, ce que le ministre pourrait faire de plus important relativement à l'industrie de la race porcine, ce serait de découvrir où nous pouvons vendre plus de produits. Les habitants de ce pays savent assez comment faire l'abatage des porcs et comment en

préparer la viande. Je ne crois pas que nous ayons beaucoup à apprendre sur ce rapport en Irlande ou au Danemark. Ce qu'il nous faut c'est un marché plus vaste.

L'hon. M. FISHER: Nous n'approvisionnons pas les acheteurs anglais autant que nous le pourrions.

M. HENDERSON: Eh bien, le ministre pourrait faire quelque chose pour nous procurer ce marché.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

D'un bill (n° 194), déposé par M. Wallace, tendant à faire droit à Annie Bowden.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Intercolonial—Frais d'exploitation, \$9,400,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a une augmentation apparente de \$400,000. En réalité, l'an dernier, la dépense s'est élevée à près de \$9,200,000. Je propose de retrancher \$150,000 de ce crédit.

(La motion est adoptée.)

Chemin de fer national transcontinental—Etudes du tracé et frais de construction, \$20,000,000.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons longuement discuté cette question lors du débat sur le prêt aux Grand-Tronc-Pacifique. A une phase moins avancée de la session, j'ai déposé sur le bureau un rapport intérimaire pour les neuf mois expirés le 1er janvier, donnant les détails et décrivant l'état des travaux le 31 décembre. Depuis cette date deux entreprises ont été adjugées avec publicité et concurrence au plus bas soumissionnaire dans chaque cas. L'une avait trait aux gares, bâtiments, hangars pour les cantonniers et les outils le long de la ligne entre Superior-Junction et Winnipeg. Elle a été adjugée à J. J. Vopni et Cie, de Winnipeg, au prix de \$118,743.63. Il y avait quatre soumissionnaires.

M. BRADBURY: Les conditions ont-elles été modifiées après l'adjudication de l'entreprise?

L'hon. M. GRAHAM: Non. L'autre avait trait à la construction d'ateliers à Winnipeg. Elle a été adjugée à Heney, Roberts et Quinlan, au prix de \$869,000. Il y avait neuf soumissionnaires. L'estimation de l'ingénieur en chef était de \$857,349.

M. D. HENDERSON.

M. SPROULE: Quand les travaux doivent-ils être terminés?

L'hon. M. GRAHAM: Le 1er septembre 1910. Les gares doivent être prêtes pour le trafic cet automne.

M. BLAIN: J'ai demandé au ministre des Finances les noms des directeurs de la compagnie de construction du Grand-Tronc-Pacifique, et il m'a envoyé la liste suivante: Charles M. Hays, F. W. Morse, W. J. Biggar et D'Arcy Taite.

On me dit qu'il existe une compagnie de construction dont les directeurs sont les mêmes que ceux qui viennent d'être mentionnés.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'il n'y a pas de compagnies ayant nom la Grand Trunk Construction Company.

M. BLAIN: J'ai demandé quels étaient les directeurs de la Grand Trunk Pacific Construction Company et la réponse a été qu'il n'existait pas de compagnie de ce nom-là. Mais n'y a-t-il pas une compagnie pour quelque partie de l'Est.

L'hon. M. GRAHAM: Mon idée est que c'est le Grand-Tronc-Pacifique lui-même qui construit cette partie.

M. LENNOX: A l'égard des procédures d'arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique, on s'attendait que les choses seraient passablement avancées au premier avril, et l'on a cru un moment que l'on serait probablement en mesure de faire un rapport sur la difficulté qui s'est élevée au sujet de la classification. Dans quelle situation en sont les choses aujourd'hui?

L'hon. M. GRAHAM: M. Schiber se met en route demain pour voir à cette affaire.

L'hon. M. FOSTER: J'aurais quelque chose à demander au sujet d'un crédit dont il a été précédemment question. Je ne sache pas que le ministre nous ait jusqu'à présent donné beaucoup de renseignements sur ce que va faire cette nouvelle commission, à qui l'on a confié le soin du chemin de fer intercolonial. Voudrait-il bien nous donner une idée de ce que vont être les pouvoirs de cette commission.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une tentative que nous faisons plutôt qu'autre chose, et j'espère qu'elle aura des succès. J'ai déposé sur le bureau de la Chambre, il y a quelques jours, une copie d'un décret du conseil que je vais lire maintenant pour qu'il entre dans le compte rendu de nos débats. Voici quelles sont les dispositions essentielles de ce décret:

Constitution d'une commission sous le nom de "Commission administrative du gouvernement", composée de quatre personnes, savoir:

M. M. J. Butler, sous-ministre et ingénieur en chef au ministère des Chemins de fer et des Canaux, président de la commission; M. David Pottinger, I.S.O.; M. E. Tiffin, gérant actuel du trafic, lequel retient cette charge; M. F. D. Brady, de Montréal.

Cette commission aura la surveillance et la direction de tous les bureaux du chemin de fer possédé ou exploité par le gouvernement du Canada.

Les devoirs et pouvoirs de ladite commission seront comme il suit, savoir:

Elle aura les pouvoirs qui compétent d'ordinaire à un bureau de direction d'une compagnie de chemin de fer.

Elle fera, sujet à la loi relative aux chemins de fer du gouvernement ainsi qu'à la loi concernant le fonds de prévoyance, et, de l'aveu préalablement obtenu du gouverneur en conseil, elle appliquera les règles et règlements qui suivent:

a) Pour l'organisation du personnel et des agents du chemin de fer.

b) Pour les conditions de l'emploi dans le service du chemin de fer.

c) Pour l'achat de fournitures et la vente de matériaux.

d) Pour la détermination et la perception des droits, péages et revenus des chemins de fer.

e) Les règles que les conducteurs doivent observer, ainsi que les mécaniciens, les employés, toutes les compagnies et personnes qui font usage de ces chemins.

f) Celles qui ont trait au matériel roulant employé dans la formation des convois. La commission se réunira pour la dépêche des affaires au moins une fois par mois et il devra être pris note chaque fois de ses délibérations.

Elle fera rapport tous les mois au ministre des Chemins de fer et des Canaux, et aussi, à la fin de chaque année fiscale, un rapport spécial et détaillé des dépenses et recettes des chemins de fer de l'Etat, comme aussi chaque fois qu'elle en sera spécialement requise par l'administration des chemins de fer et des canaux.

Le traitement est de \$6,000 pour chacun des commissaires, à l'exception du président à qui, il n'est rien donné de plus que son traitement actuel. Ces traitements sont les mêmes que ceux que reçoivent MM. Pottinger et Tiffin, le seul nouveau fonctionnaire est M. Brady, à qui il doit être donné le même traitement qu'aux autres. Les règlements prévus dans l'un de ces articles ont été rédigés de façon à assurer une intelligente gestion du chemin par la commission. Ces règlements descendent jusqu'aux matières de détail; c'est la disposition et je puis dire que je n'ai pas eu occasion d'y rien changer. Un décret du conseil les a approuvés.

L'hon. M. FOSTER: A proprement parler, ces règlements sont ceux que l'on va suivre dans l'exploitation du chemin.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, et ils trouvent aussi à s'appliquer dans la constitution d'un personnel.

L'hon. M. FOSTER: La commission a les pouvoirs d'un conseil d'administration d'une compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, et cela est dit en propres termes.

L'hon. M. FOSTER: Ainsi, vous supprimez la direction actuelle pour y substituer ces quatre messieurs, avec le sous-ministre comme président. Cela veut dire, je suppose, que les séances de cette commission se tiendront à Ottawa.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que la chose se ferait plus commodément à Montréal.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce que l'Intercolonial a des bureaux à Montréal, des commis, des livres, et le reste.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, nous avons des bureaux dans l'édifice du Board of Trade.

L'hon. M. FOSTER: Les fonctions du sous-ministre actuel demeureront à peu près les mêmes qu'elles sont aujourd'hui. Je suppose qu'il sera de nom, le président de la commission. Le ministre s'attend bien que cet homme n'aura rien de plus à faire en ce qui touche l'exploitation du chemin qu'il ne fait maintenant, sauf que de temps en temps il confèrera avec d'autres membres de la commission et leur prêtera le secours de ses lumières. Vient ensuite la question des pouvoirs que l'on confère à ces quatre messieurs, dont trois vont s'employer à faire fonctionner le chemin, et dont l'autre est en même temps ingénieur et sous-ministre. A cette commission, vous donnez les pouvoirs du conseil d'administration d'une compagnie de chemin de fer.

Or les directeurs d'une compagnie de chemin de fer sont choisis par les actionnaires, qui ensuite n'ont plus rien à voir à l'affaire jusqu'à ce que, au bout de l'année, ils reçoivent un rapport de ce conseil, lequel, dans l'intervalle, a tout pouvoir de faire marcher les choses comme il l'entend. En donnant à ces hommes les pouvoirs d'un bureau de direction d'une compagnie de chemin de fer, vous leur avez donné le pouvoir de faire fonctionner le chemin, sans préjudice toutefois des dispositions de nos lois. Cela étant, pourquoi les soumettre à la direction du ministre des Chemins de fer et des Canaux, comme le feraient des actionnaires qui, après avoir nommé un bureau, diraient tout d'une voix aux directeurs qu'ils viennent de choisir: Nous vous avons confié nos pouvoirs, mais ne vous aventurez pas à les exercer sans avoir au préalable obtenu notre approbation. Il me semble y avoir là une contradiction flagrante. Si le ministre avait dit: J'ai donné à ces hommes le pouvoir d'un bureau de direction d'une compagnie de chemin de fer, et c'est à eux

maintenant que va passer ma responsabilité; inutile pour eux de revenir me relancer et de s'en rapporter à moi pour ceci ou pour cela. Quand viendra la fin de l'année, ces messieurs nous rendront des comptes et si leurs services nous ont été utiles nous leur en ferons notre compliment. Mais est-il bien vrai que les choses vont se passer ainsi? Est-ce que des députés comme ceux de Bonaventure, par exemple, (M. Marcil), de l'Islet, (M. Paquet), de Kamoucoux de Bonaventure, par exemple, (M. Rhodes)—mais non, celui-ci a refusé de rien dire—de Pictou (M. A. M. Macdonald), et tant d'autres vont consentir à se laisser fermer la porte au nez lorsqu'ils voudront demander que l'on donne à pelleter du sable à Tom Jones, par exemple, à raison de tant par jour? Est-ce que tout cela est bien fini? Verrions-nous poindre, une nouvelle aurore pour les affaires de l'Intercolonial? Est-ce que ce bureau de direction a bien effectivement reçu les pouvoirs d'un bureau de direction? Va-t-on se reposer sur leur zèle et leur laisser faire la besogne du mieux qu'ils pourront ou venir avouer leur échec? Je ne serais pas fâché d'obtenir une réponse à tout cela.

L'hon. M. GRAHAM: Il me serait difficile d'être plus clair que je ne l'ai été. Si l'honorable député (M. Foster) voulait bien demander aux députés qui sont particulièrement intéressés aux choses de l'Intercolonial ce qu'ils en pensent, ils lui diront, je crois, que j'ai toujours accueilli avec plaisir leurs propositions.

L'hon. M. FOSTER: Pour les députés qui sont de l'opposition je suis sûr qu'ils avoueraient ne pas avoir grand espoir.

L'hon. M. GRAHAM: Demandez-leur toujours, et vous verrez s'ils ne disent pas que j'ai essayé de répondre à leurs désirs depuis la formation de la commission. J'ai invariablement répondu à tous ceux qui m'ont fait quelque demande, députés ou autres, que la gestion de l'Intercolonial était maintenant passée entre les mains d'une commission, à qui je me ferais un plaisir de soumettre la proposition qui m'était faite.

M. SPROULE: Est-ce que vous y joignez votre recommandation?

L'hon. M. GRAHAM: La correspondance vous dira cela. Si telle proposition que l'on me ferait me paraissait utile pour le chemin, je n'hésiterais pas à la recommander à la considération de la commission—et je ne ferais que mon devoir. Comme je l'ai dit c'est une tentative que nous faisons. Il y a là une innovation dont j'attends de bons résultats. Je ne serais pas fâché de laisser à cette commission toute la responsabilité des mesures qu'elle va prendre pour le chemin; malheureusement un ministre de la couronne ne peut

M. G. E. FOSTER.

jamais se décharger tout à fait de la responsabilité que lui incombe à l'égard du Parlement. C'est pour cela que j'ai voulu avoir de la commission un rapport tous les trente jours, non pas pour dicter des ordres, mais parce que je tiens à me tenir constamment au courant des affaires de ce chemin, afin de pouvoir juger des résultats et voir si cette forme d'administration offre de meilleurs avantages que l'autre. J'ai la ferme volonté de laisser cette commission libre de gérer comme elle l'entendra les affaires de l'Intercolonial, dans la mesure du moins que le comporte ma responsabilité ministérielle.

M. SPROULE: Quels pouvoirs a cette commission en ce qui regarde les tarifs?

L'hon. M. GRAHAM: Elle a tout pouvoir à cet égard, sauf que, si elle y fait des changements, ces changements devront être soumis au Gouverneur en conseil au lieu de l'être à la commission des chemins de fer.

L'hon. M. FOSTER: Je puis dire au ministre qui a été très franc dans ce qu'il nous a dit de la situation, que, s'il a bien choisi ses hommes, il leur dira:

Maintenant, vous allez administrer cette ligne d'une façon pratique, en hommes pratiques; le ministre abolit la clientèle politique; la commission ne s'emploiera pas à faire mousser l'objet et les aspirations de tel député ou candidat ministériels, qui ne sont autres que le favoritisme politique; le seul et unique objet en vue est la perfection, les besoins et l'intérêt de la ligne; le personnel ne doit pas être trop nombreux ou insuffisant; s'il est trop nombreux, la commission est responsable d'en réduire le nombre à la limite convenable; s'il est insuffisant, elle est responsable d'y ajouter le nombre d'hommes requis, qu'elle paiera, et ces employés sauront qu'ils ne servent pas un maître politique, mais qu'ils travaillent dans l'intérêt du pays; la commission, quand elle aura besoin de fournitures quelconques, aura le droit de se les procurer tout comme un homme d'affaire ordinaire ou une corporation; le ministre ne lui donnera pas une liste en disant: Vous ne traiterez qu'avec ceux-ci et pas d'autres; elle saura qu'il y a d'autres journaux que les journaux grits, ou, autrement dit, les journaux ministériels; et si elle désire s'adresser au public pour avoir des fournitures quelconques ou autre chose, elle l'atteindra par la voie des journaux généralement, reconnaissant par là qu'il est dans le pays beaucoup de personnes qui lisent les journaux conservateurs et y puisent leurs renseignements.

S'il en est ainsi, je surveillerai le travail de cette commission avec intérêt, et j'aurai une foi illimitée en la faculté de l'Intercolonial d'acquitter tous ses comptes, de réaliser un intérêt sur le capital engagé, et de

faire des économies, sans imposer plus de charges sur le trafic ou sur les voyageurs qu'il transporte. Je ne tiens pas absolument à ce qu'il rapporte un profit, mais je crois qu'il devra avoir ainsi l'occasion de montrer qu'il peut se subvenir à lui-même, se maintenir en bon état, et donner à ses clients probablement plus de satisfaction que tous les autres chemins de fer au Canada sous le rapport du confort, de la modicité des tarifs et de l'utilité, tout en sortant du bourbier des déficits et de l'accumulation des dettes.

Ce seront des jours heureux, si ce beau résultat peut être atteint durant les deux ou trois premières années de l'administration de cette commission, et le ministre des Chemins de fer aura remporté un succès colossal s'il fait en sorte que ce résultat se réalise sous son régime. Je suis avec lui quand il dit qu'il se croirait indigne de sa position s'il ne surveillait pas tous les jours le travail de cette commission, et le résultat de son administration. Je verrai avec beaucoup d'intérêt si cette commission justifie sa création.

M. SPROULE: Quelle ligne M. Brady représente-t-il?

L'hon. M. GRHAM: C'est un homme de beaucoup d'expérience. De télégraphiste, il est devenu surintendant de la division du Pacifique-Canadien entre Winnipeg et l'Est. J'ai étudié soigneusement son passé. Jamais, depuis ses débuts, il n'a éprouvé ce qu'on peut appeler un échec; son avancement a été régulier.

L'hon. M. FOSTER: A-t-il une bonne santé?

L'hon. M. GRAHAM: Il en a l'air.

L'hon. M. FOSTER: D'assez bons muscles.

L'hon. M. GRAHAM: Il a l'air d'un vrai commissaire.

Pour payer les dépenses concernant la réserve du parc, y compris un renouvellement de \$80,000, \$120,000.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Vu le retard apporté à voter ce crédit, il faudra le modifier, et remplacer le renouvellement de \$80,000 par un renouvellement de \$30,000 seulement, car nous avons déjà payé ou mis de côté \$50,000 pour l'achat du reste du troupeau de bisons dont nous négocions depuis quelque temps l'achat, et nous nous attendons de dépenser cette somme dans un mois.

L'hon. M. FOSTER: Parlez-nous donc de ces bisons.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député sait que nous avons entamé des négociations, il y a deux ans, pour l'achat d'un gros troupeau de bisons au Montana. Nous en avons payé \$300 par tête, et \$45 de plus

chacun pour le transport. En vertu du marché, 403 individus ont été jusqu'ici livrés.

L'hon. M. FOSTER: Y a-t-il une limite au nombre?

L'hon. M. OLIVER: Notre désir était d'acheter tout le troupeau, et comme il était libre dans les montagnes, il était difficile d'en faire le dénombrement. Nous avons compté 350 ou 400 têtes, mais quand on les rassembla, on s'aperçut qu'ils étaient beaucoup plus nombreux. Nous en avons reçu jusqu'ici 400, et on nous dit qu'il y en a encore 200. Il est impossible de dire combien il y en a, et combien nous pourrions en avoir, tant que la preuve définitive ne sera pas établie. Nous avons essayé, l'an dernier, d'avoir le reste du troupeau.

L'hon. M. FOSTER: Et s'il y en a 1,000?

L'hon. M. OLIVER: Non, ce n'est pas probable. Il était impossible de faire un dénombrement exact du troupeau, et nous avons pensé qu'il aurait considérablement plus de valeur commerciale en l'achetant au complet.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce à dire qu'il n'y a plus d'autres bisons au sud de la frontière?

L'hon. M. OLIVER: Aucun troupeau de valeur. Le nôtre est maintenant le seul considérable au monde. Nous étions convenus avec le propriétaire d'acheter tout le troupeau moins huit têtes. Nous les lui payons \$245 l'un.

M. SPROULE: Au total, \$98,735.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la proportion des vaches?

L'hon. M. OLIVER: Je ne puis le dire de prime abord, mais je crois que vaches et mâles sont en nombre égal. Nous avons une bonne proportion de vaches, mais ce n'est pas la même proportion que dans un troupeau domestique, car les mâles n'ont pas été vendus séparément.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que le ministre entend en faire?

L'hon. M. OLIVER: L'intention est de les garder et de les faire multiplier, comme tout autre troupeau. Nous croyons d'abord qu'ils ont une certaine valeur comme curiosité naturelle, et ensuite, l'expérience d'en multiplier indéfiniment l'espèce a son bon côté, au point de vue économique, à cause de la valeur commerciale de la fourrure.

L'hon. M. FOSTER: Quel étendue de terre va-t-on allouer pour leur séjour?

L'hon. M. OLIVER: Pour ceux que nous avons déjà reçus, nous avons mis à part une étendue de terre de quatre milles

carrés, clôturée que nous appelons le parc aux Élans, et située à 15 milles de Fort-Saskatchewan. Ce parc n'a pas été clôturé dans l'origine pour y placer des bisons, mais un troupeau d'élans, dans l'espoir de profiter, avec le temps, de leur propagation naturelle. Mais à la veille de l'utiliser, nous entrâmes en négociations pour l'achat des bisons, et nous le fîmes servir aux fins temporaires seulement de ces derniers. Mais nous avons trouvé que cette étendue de quatre milles carrés est insuffisante pour le grand nombre de bisons que nous nous attendons d'avoir, et que cette région ne convient pas le mieux au pacage des bisons. Nous avons en conséquence choisi une étendue de terre égale en superficie à quatre townships, qui n'est pas colonisée et qui règne tout à côté de la rivière Bataille, à l'est, à un endroit où cette rivière suit son cours presque franc nord.

Le cours général de la rivière Bataille est de l'est à l'ouest, mais à un certain endroit, elle coule vers le nord, et c'est à cet endroit que se trouve le parc aux bisons. Il est situé entre la ligne du Grand-Tronc-Pacifique et l'embranchement de Wetaskiwin du Pacifique-Canadien, à l'est de la rivière Bataille; sa superficie égalant environ celle de quatre townships; il est entouré d'une solide clôture et est prêt à recevoir ses habitants. Le reste du troupeau que nous nous attendons d'avoir sera amené directement à cet endroit, et la plupart des bisons enfermés dans le parc aux élans y seront conduits. Cette étendue de terre est bien adaptée aux mœurs et à la subsistance des bisons, qui y auront tout l'espace voulu pour se propager et vivre librement. Nous espérons qu'ils se multiplieront et que l'expérience réussira.

L'hon. M. FOSTER: Les bisons pourront-ils y brouter toute l'année?

L'hon. M. OLIVER: Pas à l'endroit où ils se trouvent maintenant.

L'hon. M. FOSTER: Dans l'autre parc?

L'hon. M. OLIVER: Nous l'espérons, du moins dans les circonstances ordinaires; mais nous garderons toujours en disponibilité un approvisionnement de foin, au cas où les pâturages manqueraient. Ce parc est situé dans une partie du pays où, dans les circonstances ordinaires, le bison pourra brouter l'année durant sans recours au fourrage.

L'hon. M. FOSTER: Combien vous en coûtera-t-il pour les nourrir?

L'hon. M. OLIVER: Je ferai observer qu'il y a du foin dans un certain endroit au parc. Nous ne croyons pas être obligés d'acheter ou d'importer du foin. Nous pourrions couper assez de foin dans le parc même.

M. F. OLIVER.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce une clôture en fer?

L'hon. M. OLIVER: En fil métallique.

L'hon. M. FOSTER: Assez forte pour les retenir?

L'hon. M. OLIVER: Oui, en fil de fer tressé double largeur, maintenu par des poteaux en épinette rouge. A part les frais de fauchage du foin, l'entretien du parc ne coûtera que les gages de deux gardiens. Il y aura deux entrées au parc, l'une sur le Grand-Tronc-Pacifique, l'autre sur le Pacifique-canadien, et il y aura un gardien aux deux entrées.

L'hon. M. FOSTER: S'attend-on à aucun revenu plus tard?

L'hon. M. OLIVER: Il est un peu tôt pour discuter ce point. Nous n'avons pas arrêté aucun plan, tant que tout le troupeau ne sera pas arrivé. Quand nous l'aurons tout en notre possession, du moins ce que nous pouvons en avoir, nous arrêterons un plan pour savoir quel revenu nous pourrions en réaliser. La fourrure seule au prix courant, vaut ce que nous avons payé pour chaque individu. De sorte que nous ne courons aucun risque de perdre un sou. Naturellement, si nous abattons tout le troupeau à la fois, pour placer les peaux sur le marché, le prix tomberait peut-être, mais loin d'être une source de dépense, il n'y a pas de doute, à mon avis, qu'on en peut retirer du profit.

M. SPROULE: Le ministre croit-il que les robes de bison valent en ce moment \$245?

L'hon. M. OLIVER: Oui, la peau et la tête. Une bonne tête de buffle vaut beaucoup d'argent si elle est bien montée.

M. LAKE: Je suppose que la province de la Saskatchewan a fait auprès du ministre la demande d'une étendue de terre qui servira de parc pour la conservation du gibier. Si le ministre a reçu telle demande, j'espère qu'il lui fera le meilleur accueil possible. On propose de placer une partie de ce troupeau de buffles dans ce parc, et vu que la Saskatchewan comme l'Alberta a été la patrie du buffle et comme nous n'avons pas dans ces provinces des réserves ou parcs nationaux comme dans les autres provinces du Canada, j'espère que le ministre donnera à la question une prompt attention.

L'hon. M. OLIVER: Il y a dans la province de Saskatchewan deux réserves qui conviendraient parfaitement pour y garder des troupeaux de buffles. Tant que nous n'aurons pas tout le troupeau en notre possession, nous ne voulons rien décider quant à la façon dont nous en disposerons. Dès que nous serons en possession de tout le

troupeau nous pourrions étudier la question. Plusieurs nous ont demandé de diviser ce troupeau, et il s'agira de trouver l'endroit où placer les buffles et considérer ce que coûtera leur soin. Tout probablement que cette question pourra être décidée à la prochaine session du parlement.

Immigration—traitements des agents et employés dans le Canada, en Angleterre et dans les pays étrangers, \$200,000.

M. URIAH WILSON: A chaque session j'ai été désappointé de voir demander d'aussi fortes sommes pour l'immigration sans détails quant à leur emploi. Ce crédit comprend les agents en Angleterre sur le continent, aux Etats-Unis et au Canada. A cette époque avancée de la session, il est impossible d'entrer dans les détails de la question d'immigration; mais je veux appeler l'attention de la Chambre sur un sujet particulier. Nous avons dans l'Ontario environ 150 agents locaux. Un de ces agents est dans le comté de Lennox et je veux appeler l'attention du ministre sur les actes de cet homme. Chaque agent reçoit, lorsqu'il est nommé, une copie des instructions qui doivent le guider dans l'exécution de ses fonctions. L'article 5 de ces instructions se lit comme suit:

La commission accordée aux agents pour placer des immigrants est de \$2 par tête pour ceux (hommes femmes et enfants) qu'ils auront placés chez des cultivateurs, et la même somme pour les femmes placées comme domestiques; aucune commission ne sera accordée pour les immigrants qui prendront d'autres emplois que ceux d'ouvriers de ferme ou domestiques.

L'article 7 défend distinctement aux agents de placer les immigrants dans d'autres emplois que ceux d'ouvriers de fermes et domestiques. Le Gouvernement a nommé dans le comté de Lennox un homme du nom de Miller pour placer les immigrants. Je connais M. Miller depuis un grand nombre d'années. Il paraît avoir très mal compris ses devoirs. Je lirai seulement son premier rapport et je donnerai quelques explications qui montreront je crois au ministre que cet homme a entièrement oublié qu'il est responsable de ses actes au Gouvernement, et que d'un jour à l'autre on peut lui demander d'expliquer les rapports qu'il a faits:

Réclamations de commission.

29 mai 1907.

Je certifie par les présentes que j'ai, ce jour, placé William Spinks, sa femme et ses enfants, Aleck, Walter, Georges, Arthur, Albert, Mable Nellie, qui sont débarqués au port de Québec le 25 mai 1907, du steamer "Canada", comme ouvriers de ferme (ouvrier de ferme ou domestique) chez monsieur C. Dennison, de Napanee, province d'Ontario, pour travailler sur sa ferme.

Les conditions de l'engagement sont \$25 par mois pour cinq mois.

Commission réclamée, \$18.

(Signé) NATHAN B. MILLER,
Surintendant de l'immigration, Ont.

J'appelle l'attention du ministre sur le fait que M. Miller déclare qu'il a placé cet homme comme ouvrier de ferme, parce qu'il savait bien qu'il ne pouvait pas obtenir de commission s'il ne le plaçait pas en cette qualité, ce qui montre qu'il est parfaitement au courant de ses instructions. M. Scott, le surintendant d'immigration, a envoyé une circulaire à tous ceux qui avaient reçu des immigrants pour travailler sur des fermes. Je crois que M. Scott a agi ainsi pour la raison qu'il a donnée au comité, savoir qu'il voulait connaître comment les immigrants aimaient leur situation chez les cultivateurs où ils avaient été placés. Voici la lettre:

Service de l'immigration,
Département de l'Intérieur,
Ottawa, 26 février 1908.

Monsieur,—On m'a rapporté qu'Alfred Sandell, sa femme et ses quatre enfants, immigrants arrivés récemment au Canada s'est engagé chez vous comme ouvrier de ferme. Voudriez-vous me faire savoir si tel est le cas, me dire s'il est encore chez vous, comment vous vous en trouvez et quels gages vous lui payez. Je désire avoir des renseignements afin d'arriver à connaître exactement quelle satisfaction les immigrants donnent aux cultivateurs d'Ontario. Veuillez s'il vous plaît me répondre en vous servant de l'espace ci-dessous et de l'enveloppe ci-incluse, que vous pourrez m'adresser sans y apposer de timbre.

Votre obéissant serviteur,
W. D. SCOTT
Surintendant de l'immigration.

Je demanderai au ministre de bien remarquer ce que dit M. Dennison. C'est le cultivateur chez lequel M. Miller dit avoir placé C. Spinks, avec lequel il prétend avoir fait un marché que Spinks devra recevoir \$25 pour 5 mois d'ouvrage comme ouvrier de ferme chez M. Dennison. Voici la lettre de M. Dennison écrite près d'une année après que M. Miller eut fait rapport qu'il avait placé cet homme comme ouvrier de ferme:

Napanee, 29 février 1908.

Cher monsieur,—J'ai reçu cette lettre de vous aujourd'hui. Je suis dans l'épicerie et non dans l'agriculture. Au sujet de M. William Spinks et de sa famille je n'ai fait que le rencontrer à la gare le jour où il est arrivé ici, et je lui ai aidé à trouver une maison pour se loger. C'est un menuisier de son état, un homme habile qui se tire bien d'affaires. Les plus âgés de ses garçons apprennent des métiers et les plus petits vont à l'école. Lui et sa famille se plaisent beaucoup ici et d'après ce que j'ai entendu dire, il ne désire pas du tout retourner en Angleterre.

D'après moi les familles comme celles de M. Spinks sont les bienvenues ici.

Votre tout dévoué,

(Signé): S. K. C. DENNISON.

Boîte 167, Napanee, Ont.

Je connais très bien M. Dennison, c'est un homme très respectable qui appartient à une des plus anciennes familles libérales de ce comté; il n'a jamais donné un vote conservateur. M. Dennison m'a dit précisément la même chose qu'il dit dans sa lettre, avant que je me sois servi de cette lettre dans ma dernière campagne électorale, car je m'en suis servi et j'ai employé des termes plus forts dans mon comté que ceux dont je me sers ici ce soir.

M. Miller n'est venu dans aucune assemblée contredire mes assertions. M. Miller paraissait croire que parce qu'il était agent du gouvernement il pouvait très bien profiter de l'arrivée de cet immigrant anglais qui venait s'établir au milieu de nous avec sa femme et ses enfants, pour en faire rapport au département et en retirer \$18 sans que personne en ait connaissance. Il a retiré l'argent et la chose n'a été découverte qu'une année plus tard—car c'est le temps qui s'est écoulé depuis le jour où il a fait rapport qu'il avait placé cet homme et sa famille—et le jour de l'envoi de cette circulaire à M. Johnson.

J'ai un autre cas. Le rapport dit:

Je certifie que j'ai ce jour placé Arthur Wood et sa femme, qui sont débarqués du steamer "Ottawa", à Halifax le 28 avril 1907, comme ouvrier de ferme et domestique chez M. G. Deshane, du bureau de poste de Napanee, province d'Ontario, pour travailler sur sa ferme. Les conditions de l'engagement sont: 7 mois à \$25 par mois; commission réclamée, \$4.

Je ne donnerai pas lecture de la circulaire de M. Scott car elle est dans les mêmes termes que l'autre. M. Deschènes est chef de section sur le chemin de fer du Grand-Tronc dans la ville de Napanee. Je le connais depuis quatre ans comme un ouvrier honnête et laborieux. Il a répondu à la lettre de M. Scott le 14 février comme suit:

Cher monsieur,—La personne qui vous a fait rapport que M. et Mme Arthur Wood sont venus ici d'Angleterre comme immigrants vous a mal renseigné. Ils sont venus ici en mai dernier mais à leurs propres frais, c'est-à-dire qu'ils ont payé leur passage sans rien recevoir de personne. Lorsqu'ils sont descendus à la gare ici, le télégraphiste de nuit, M. Giroux, m'a fait savoir que comme j'avais besoin de manœuvres en ma qualité de chef de section du Grand-Tronc, il me demanda d'engager cet homme qui a été à mon service depuis ce temps-là à part quelque mois, et j'ai trouvé en lui un ouvrier honnête, droit et laborieux. Il ne travaille pas et n'a jamais travaillé chez un cultivateur.

(Signé): JOSEPH DESHANES.

J'ai eu une conversation avec M. Deschènes au sujet de cet homme. M. Deschènes
M. F. OLIVER.

nes dit que M. Miller ne lui a jamais parlé et l'on peut voir par sa lettre que M. Wood a rencontré M. Giroux, le télégraphiste de nuit du Grand-Tronc, et que celui-ci a dit à M. Wood que M. Deschènes, le chef de section sur le chemin de fer, avait besoin d'un homme, et il est allé trouver lui-même Deschènes et a conclu le marché avec lui, sans que M. Miller s'en mêlât d'aucune façon. Mais M. Miller a fait rapport au département qu'il avait placé cet homme sur une terre, et il est allé jusqu'à donner les conditions de son engagement. Peut-on supposer qu'il y ait là simple erreur, que M. Miller ne savait pas ce qu'il faisait? Ne croyez-vous pas qu'il ne connaissait pas la différence entre un chef de section sur un chemin de fer et un cultivateur? Croyez-vous qu'il ne savait pas que Deschènes avait besoin, non pas d'un ouvrier pour travailler sur une ferme, mais sur le chemin de fer. En réalité, M. Miller ne s'est pas occupé du tout de cet homme, mais apparemment, comme dans d'autres cas, il a cru qu'il pouvait faire ce rapport au département, et comme il était fonctionnaire, et que probablement on ne lui poserait pas de question, il a cru qu'il pouvait faire ce rapport au Gouvernement et gagner \$4 facilement. J'ai ici un autre cas. Voici un rapport daté le 1er juillet 1907:

Je certifie que j'ai ce jour placé Alfred Sandell, sa femme et ses enfants, Emilie, Annie, Flora et Alfred, qui sont débarqués le 29 juin 1907, du steamer "Canada", comme ouvrier de ferme et domestique chez M. M. Jones, bureau de poste, Napanee, pour travailler sur sa terre. Les conditions de l'engagement sont \$20 par mois; commission réclamée, \$12.

Nous allons voir maintenant ce que dit M. Jones. M. Jones a été un membre du conseil du township de Richmond pendant plusieurs années. C'est un homme très respectable, qui n'a pas de parti politique. Généralement il vote plutôt pour l'homme qui lui convient que pour le parti. Voici sa réponse à la lettre de M. Scott:

Vous avez été mal renseigné. Je ne connais rien des personnes que vous nommez.

Je sais parfaitement que M. Miller a été destitué, et aussi qu'il a remboursé l'argent qu'il avait ainsi obtenu frauduleusement, mais je voudrais savoir du ministre s'il croit que la punition est suffisante pour un homme qui a délibérément fait des rapports faux au département pour obtenir de l'argent. Je demanderai au ministre de ne pas agir dans ce cas-ci comme dans le cas de M. Waugh, de Chatham. M. Waugh qui avait commis un faux de même genre a été arrêté et a subi son procès devant les tribunaux criminels.

Pourquoi acquitterait-on M. Miller, pendant que M. Waugh est obligé de subir son procès devant un tribunal criminel? Voilà

une affaire sur laquelle il ne saurait exister de doute.

Je donnerais plus de développement à cette question, si la session n'était pas à la veille d'expirer. Sans doute, ce n'est pas ma faute si ces évaluations budgétaires viennent en discussion à une heure si tardive, et j'ai cru que le moment convenable pour amener la question sur le tapis, serait à l'heure où nous discuterions le budget de l'immigration, bien que j'aie provoqué le débat sur une motion portant que la Chambre se forme en comité des subsides. Je ne demande pas qu'on dirige de poursuites contre cet individu; tout ce que je veux, c'est qu'il soit traité avec justice et obligé de rendre compte de ses agissements. S'il n'est pas en mesure de donner des explications acceptables au tribunal, alors il mérite d'être châtié.

Voici un autre rapport en date du 5 août 1907:

Je certifie par les présentes, que ce jour même, j'ai placé Thomas Sewedani, débarqué au port de Montréal, le 2 août 1907, comme ouvrier agricole chez D. A. Roblin, bureau de poste d'Adolphustown (Ontario), afin de travailler sur sa terre. Conditions de l'engagement: \$12 par mois.

Il a pris soin d'indiquer les conditions du marché. Il a obtenu \$2 pour le placement de cet immigrant. Je suis en bon lieu de connaître M. Roblin, parce que c'est mon concurrent le plus acharné dans le township d'Adolphustown, mais je ne nourris aucune rancune contre lui. Je le répète, c'est mon adversaire le plus acharné dans ce township, mais je n'ai rien à redire contre lui et je n'ai pas la moindre animosité à son égard. M. Roblin dit:

Thomas Sewedani n'a pas travaillé pour moi. Il a demeuré avec mon engagé, B. Zanolli. Il était boulanger de profession et on lui offrit une situation moyennant \$10 de rémunération hebdomadaire, mais il refusa d'accepter moins que \$25; aussi il n'a pas réussi à obtenir d'emploi dans ce voisinage, à pareil chiffre. En réalité, il ne voulait pas travailler. Il retourna en Angleterre, l'autonne dernier.

Il est évident que M. Miller a touché une commission pour le placement d'un individu qu'il n'a nullement placé. Il dit qu'il a passé avec lui un marché par lequel il s'engageait à travailler moyennant \$12 de rémunération, mais M. Roblin affirme que cet individu a refusé de travailler pour moins de \$25 par semaine. Voici un autre certificat:

1er juillet 1907.

Je certifie par les présentes qu'aujourd'hui même, j'ai placé Benjamin Hodge, sa femme et ses enfants, Violet, Harold, Joy, qui sont débarqués au port de Québec, le 29 juin 1907, du steamer "Canada", à titre d'ouvrier agricole et de domestique chez M. A. Briscoe, de Hawley (Ontario), pour travailler sur sa terre, à \$12 par mois.

Et la commission était de \$10. M. Briscoe écrit au département en réponse à sa circulaire:

Cet homme n'est jamais venu chez nous. Il est probable que quelque autre personne l'a engagé, avant qu'il arrivât chez nous.

Je pourrais citer nombre d'autres exemples similaires, mais ce serait abuser de la patience de la Chambre. M. Miller semble s'être persuadé qu'il était l'agent du Gouvernement, qu'il était revêtu de toute l'autorité, qu'il pouvait, à son gré, faire rapport au Gouvernement en pareille matière qu'on ne révoquerait jamais sa parole en doute et qu'il obtiendrait la commission. Voici un autre certificat:

20 avril 1907.

Je certifie par les présentes que j'ai placé aujourd'hui même Fred. Stockwell, sa femme et ses enfants, Elizabeth, Catherine, Edward, William et Beatrice, qui sont débarqués au port de Portland, le 14 avril 1907, du steamer "Kensington", comme ouvrier agricole et domestique chez M. George Clement, de Deseronto (Ontario), afin de travailler sur sa terre, à \$20 par mois.

La commission réclamée est de \$14. En réponse à la circulaire, M. Clement écrit:

Deseronto (Ontario), 9 février 1908.

Relativement à Fred. Stockwell, il a travaillé pour moi environ trois mois après son arrivée ici, mais pas aux travaux agricoles. Je suis entrepreneur de constructions. Stockwell a été d'une parfaite conduite; c'est un homme sobre, honnête, laborieux. Je lui ai donné une rémunération hebdomadaire de \$9, à titre d'auxiliaire; pour le reste de la saison, il a été employé chez William H. Harvey, un entrepreneur de travaux en ciment de cette ville, où il touchait un salaire quotidien de \$1.75 à \$2.00.

Le département n'accorde de commission que pour les ouvriers agricoles et les domestiques. Ici, M. Miller déclare avoir placé un immigrant comme ouvrier agricole et il ne l'a pas fait. Cependant il déclare au Gouvernement dans son rapport qu'il a placé cet individu et il a touché cette commission. Au cours de la campagne, M. Miller naturellement, écrivit une lettre, mais quand la chose vint aux oreilles de M. Scott, il en écrivit à M. Miller. Je ne saurais préciser ce que M. Scott dit dans sa lettre, mais sans doute il aurait demandé des explications à M. Miller au sujet de cet immigrant qu'il prétendait avoir placé sur une terre comme ouvrier agricole. On serait porté à croire que M. Miller aurait répondu à cette lettre, mais il m'a été impossible de trouver de réponse à cette lettre, avant le 24 octobre 1908, précisément deux jours avant le scrutin, alors qu'il déclara catégoriquement qu'il ne devait pas un seul sou au Gouvernement et que du reste le Gouvernement faisait toujours des retenues suffisantes pour couvrir toute erreur ou toute dette

de l'agent. Je serai en mesure de prouver que cela est inexact. Voici la lettre qu'il écrit, deux jours avant le scrutin :

Napanee, 24 octobre 1908.

Dans ma réponse à votre lettre du 25 mars 1908, j'ai retiré les réclamations nos 1970 et 3328, vu qu'elles avaient été transmises par erreur. Si ces réclamations ne sont pas déduites, veuillez défalquer cette somme de mon prochain chèque.

A mon arrivée à Ottawa, je causai de l'affaire avec le ministre. Tout ce que je veux c'est qu'on traite cet individu comme on se traite entre honnêtes gens. Je tenais à ce que M. Miller rendit compte de ses agissements. Le ministre aurait tort de laisser cette difficulté grossir le nombre des misères que créent ces fraudes et ces agissements malhonnêtes de la part des fonctionnaires de l'Etat. Mais j'ai demandé un état de la question et voici le relevé que me fournit M. Scott, en date du 22 janvier 1900.

M. Scott prétend que Miller lui doit \$72, le remboursement demandé pour trente-six personnes auxquelles le règlement ne s'appliquait pas. Quelle attitude le ministre entend-il prendre à cet égard? J'ai ici les pièces venant de M. Scott lui-même, et je n'en donnerai pas lecture, pour le moment, mais je puis prouver ce que j'ai avancé, en m'appuyant sur M. Scott et les autres témoins.

L'hon. M. OLIVER: La question soulevée est de haute gravité, et mérite l'attention qu'on lui a donnée. Il y a certaines circonstances se rattachant à cette affaire, sur lesquelles la Chambre devrait être éclairée, avant de porter son jugement. Comme tout le monde le sait, ces années dernières, le besoin d'ouvriers agricoles s'est vivement fait sentir dans la province d'Ontario, et puisque nous tentions tant d'efforts pour obtenir des immigrants, il nous sembla raisonnable de tenter aussi un effort pour diriger vers Ontario ce courant d'immigration afin de suppléer à l'insuffisance des ouvriers agricoles. Afin de réaliser ce but, nous fîmes l'essai de plusieurs projets et en dernier lieu nous eûmes recours à la nomination d'agents en différents comtés d'Ontario, qui devaient recevoir une commission pour le placement d'immigrants chez les cultivateurs, à titre d'ouvriers agricoles, ainsi que cela ressort des documents dont l'honorable député nous a donné lecture. La rémunération accordée à ces agents, pour une campagne pourrait se réduire à néant; elle pourrait être de \$2 ou de \$10 ou de \$100. En pareille circonstance il n'était guère légitime de s'attendre à trouver chez ces agents la même application au travail, la même habileté, la même énergie, le même zèle qu'on peut attendre de la part d'individus travaillant à salaire fixe. Mais, les

M. U. WILSON.

circonstances n'ont pas permis l'engagement d'agents à salaire fixe, ou du moins c'est ainsi que la chose nous a paru. Il nous a semblé que le seul expédient possible pour faire face à la situation était l'emploi de ces agents, moyennant commission. Quant à l'affaire signalée par l'honorable député je n'ai absolument rien à dire, pour défendre l'individu dont le nom a été mentionné.

Personne, ni dans cette Chambre ni au dehors n'est aussi intéressé que le ministre à obtenir de ces agents des rapports dignes de foi. Je ne tiens nullement à passer l'éponge sur les irrégularités qui peuvent se commettre au département de l'Intérieur, dans la conviction que ces irrégularités doivent nécessairement jeter du discrédit sur le département et sur le Gouvernement dans son ensemble. Mais quand l'honorable député prétend que si nous dirigeons des poursuites contre cet agent, c'est dans le but de me justifier de ma négligence pour n'avoir pas intenté de poursuites, je puis bien signaler à la Chambre le fait que voici: d'abord, l'honorable député a affirmé que nous avons dirigé des poursuites contre un individu qui avait commis la même faute, l'année précédente. Dans cette circonstance, nous avons dirigé des poursuites contre l'individu en question, parce qu'il ne voulait pas faire le remboursement des deniers que nous lui demandions.

M. URIAH WILSON: Cet argument est d'une faiblesse désespérante.

L'hon. M. OLIVER: Que l'argument soit plus ou moins faible ou probant, le fait n'en existe pas moins. Cet individu nous avait adressé un mémoire frauduleux relatif aux placements d'immigrants, et nous lui avions versé les deniers qu'il a refusé de rembourser. Nous avons dirigé contre lui des poursuites pour l'obliger de rembourser ces deniers et il s'est exécuté. Dans la circonstance mentionnée par l'honorable député, l'individu en question a remboursé les deniers demandés. Il est possible que nous dirigions des poursuites contre lui; je n'ai pas étudié la question, mais il m'a semblé que dans les circonstances actuelles, ce ne serait pas la meilleure attitude à prendre. Nous éprouvons bien des difficultés à trouver des gens qui consentent à accepter la charge d'agents à commission, pour le placement des immigrants.

M. URIAH WILSON: Pourquoi le ministre a-t-il réduit le chiffre du crédit? Sous l'ancien régime, il payait une commission pour chaque homme, femme ou enfant: aujourd'hui il ne paie de commission que pour ceux qui sont placés.

L'hon. M. OLIVER: Au début de ce régime, le département payait une commission pour chaque homme, femme ou en-

fant, et cela afin de stimuler le zèle de l'agent à commission et l'engager à placer de nombreuses familles. L'expérience nous a appris que les quelques avantages ainsi obtenus étaient contrebalancés par un abus qui s'est glissé et nous décidâmes de limiter le paiement aux personnes réellement placées. La réduction du crédit accordé à l'immigration nous a obligés d'effectuer des réductions dans tous les services. Nous ne sommes pas absolument nos maîtres, quant aux crédits à notre disposition. Dans la situation actuelle, il convient, dans l'intérêt du public même, que des agents soient chargés de cette besogne, pourvu qu'ils le fassent honnêtement. Et ici, comme on a démontré l'existence d'abus criants et que l'intérêt public a été compromis, comme dans l'affaire de cet individu de Chatham, nous avons jugé préférable...

M. U. WILSON: Cet individu s'est-il livré à la même pratique?

L'hon. M. OLIVER: Oui, au point de vue de l'intérêt public, nous avons cru préférable d'accepter sa déclaration portant qu'il y avait eu erreur ou malentendu, plutôt que de regarder cette action comme criminelle et d'intenter des poursuites.

M. LANCASTER: Cela n'engage-t-il pas des gens malhonnêtes à demander ces positions?

L'hon. M. OLIVER: Non, comme ces agents ne réalisent pas de bénéfices et que leurs agissements ont été dévoilés aux yeux du public, ces deux faits exercent un effet salutaire. Au demeurant, si ce n'est pas à l'effet produit, nous aurons recours aux poursuites devant les tribunaux.

Mais je pense qu'au lieu d'instituer des poursuites il est nécessaire que nous adoptions quelqu'autre système. Si nous ne pouvons pas trouver dans toute l'étendue de la province d'Ontario assez d'honnêtes gens pour faire ce travail convenablement, je crois qu'au lieu d'appliquer la loi criminelle il est préférable d'abandonner la tentative ou changer le système en usage. C'est pourquoi le Gouvernement n'a pas pris d'autres mesures que celles que nous avons adoptées. Le pays n'a subi aucune perte.

M. URIAH WILSON: D'après ce que vous savez.

L'hon. M. OLIVER: D'après ce que nous savons. Nous ne croyons pas que nous travaillerions en vue de fournir de la main-d'œuvre aux agriculteurs d'Ontario si nous adoptions des procédés sévères ou si nous poursuivions un de ces agents quand il peut y avoir quelque probabilité d'erreur commise. Nous sommes disposés à accorder les bénéfices du doute.

M. GEO. TAYLOR: Comment a-t-il pu se faire qu'au lieu de débarquement ces hom-

mes se soient enregistrés comme agriculteurs, quand l'un était charpentier, l'autre briquetier et le troisième boulanger?

L'hon. M. OLIVER: Je crois qu'ils se sont enregistrés comme ouvriers ayant l'intention de travailler à l'agriculture.

M. URIAH WILSON: Est-il étonnant, après le discours que nous avons entendu ce soir, que M. Miller dise à beaucoup de ses amis qu'il va être nommé de nouveau à son poste?

J'ai lu dans les rapports qui m'ont été fournis dans son propre bureau que cet homme avait délibérément tronqué les faits. Si c'était un homme ignorant, je pourrais comprendre qu'il y ait possibilité de douter, mais un homme qui est assez intelligent pour être greffier d'une municipalité, dans une ancienne région du pays, devait savoir ce qu'il faisait. Il a été malhonnête de propos délibéré en s'emparant de ces commissions quand il savait qu'il n'en avait pas le droit. J'ai employé un langage aussi violent que celui-ci à la tribune publique, et je n'ai reçu aucun bref, et si j'en avais reçu un, je n'aurais pas entendu que le ministre fasse des excuses à cet homme. Je l'aurais traîné devant les tribunaux. Le surintendant de l'immigration m'a dit: Monsieur Wilson, si vous voulez m'écrire une lettre, je la donnerai au ministre. Eh bien, d'après le discours que le ministre a fait ce soir, cela aurait été très utile! Il éprouve le besoin de faire des excuses à un homme qui, délibérément, avec une malice évidente a volé le revenu public et parce qu'il a restitué l'argent, le ministre le laisse aller. Est-ce que ce n'est pas là pardonner un crime? Est-ce agir honnêtement? Est-ce là le système préconisé par un homme qui se vante d'être honnête? Le ministre de l'Intérieur jouit d'une bonne réputation. Le peuple en général pense qu'il est honnête, et je n'ai aucun motif de penser autrement excepté par le discours qu'il a fait ce soir. Je crois qu'il s'est fait beaucoup de tort en se présentant comme le défenseur d'un homme qui a de propos délibéré trompé son propre département surtout quand il a la preuve de cette conduite.

L'hon. M. OLIVER: Je demande pardon à l'honorable député. Je ne défends pas du tout M. Miller. J'expliquais le motif pour lequel le département ne l'avait pas poursuivi. Je me défendais moi-même et non M. Miller.

M. LANCASTER: L'honorable ministre a dit qu'il pensait qu'on devait accorder à cet homme le bénéfice du doute. Je voudrais savoir quel doute on peut entretenir au sujet de la criminalité de cet homme. L'honorable ministre veut-il nous expliquer en quoi consiste le doute? C'est un simple cas de vol prévu par le Code. Il est sans défense possible, autant que je puis voir.

Quel doute y a-t-il de sa culpabilité pour que l'honorable ministre puisse lui en accorder le bénéfice?

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami sait que tant qu'un homme n'a pas été jugé équitablement et convaincu, il y a toujours un doute. Aucun homme ne doit être considéré comme coupable tant qu'on n'a pas trouvé qu'il est coupable. C'est là le doute dont je lui accorde le bénéfice.

M. LANCASTER: Si la couronne ne poursuit pas les individus, naturellement personne ne sera jamais poursuivi. La couronne qui est volée crée le doute au bénéfice du criminel. Si l'on doit dire à chaque voleur de ce pays: Vous ne devez pas voler un particulier, mais vous pouvez voler le gouvernement d'Ottawa,—si vous restituez l'argent volé aussitôt que vous serez découvert—alors on verra se produire un état de criminalité terrible, qui ira en s'augmentant chaque jour. Je crois que le ministre devrait consulter le ministre de la Justice, et faire un exemple avec cet homme.

Un DEPUTE: C'est un libéral.

M. LANCASTER: Je ne crois pas que le ministre laisse nécessairement s'échapper cet homme parce qu'il est libéral. J'espère que non. Je crois que le ministre a plus de conscience que cela. Mais je proteste si un ministre de la couronne dit que parce qu'un homme restitue l'argent il ne croit pas sage de le poursuivre sous prétexte qu'il ne pourrait pas trouver d'autres personnes pour faire le même genre de travaux que cet homme faisait. Peut-être qu'il ne pourrait pas trouver un honnête homme mais il pourrait avoir tous les coquins qu'il voudrait s'ils savent qu'ils peuvent voler le Gouvernement impunément.

M. MONK: Il y a certainement un rayon d'espoir dans les paroles que le ministre a prononcées ce soir en réponse à mon honorable ami (M. Wilson), c'est qu'il est probable que le système de placer les immigrants sera aboli. Il était évident pour ceux qui ont assisté à l'examen devant le comité du surintendant de l'immigration, que ce système avait été infructueux et je n'ai aucun doute qu'il a été la cause de beaucoup de fraudes qui n'ont pas été découvertes. Si le ministre voulait poursuivre tous les cas qui sont analogues à celui-là, je pense qu'il donnerait beaucoup de travail à un grand nombre d'avocats de la province d'Ontario. Il n'y a pas de tâche plus délicate que celle de placer les immigrants dans ce pays, et si l'on confie cette tâche à des hommes sans expérience qui n'ont pas fait autre chose que de servir les partis politiques et de leur donner cette récompense pour leurs travaux dans les élections, c'est l'emploi le plus dange-

M. E. A. LANCASTER.

reux que vous puissiez faire de cet argent destiné à l'immigration.

Maintenant, nous sommes appelés ce soir, à la veille de la prorogation, à voter une somme qui finalement s'élèvera à plus d'un million de dollars pour des fins d'immigration et cette somme est divisée dans le budget contrairement aux protestations que moi-même et d'autres membres de la Chambre avons fait entendre d'année en année contre ce système de subdiviser ces votes de crédit. Je laisse à mon honorable ami le soin de dire s'il est juste envers la Chambre, à cette période de la session, quand nous n'avons plus le temps, et quand nous nous empressons d'adopter les derniers chapitres du budget, d'entreprendre la critique d'un crédit tel que celui-ci. La chose ne s'est pas produite par négligence, elle a été faite systématiquement par le Gouvernement comme faisant partie d'un plan arrêté. Prenez le bill de l'immigration présenté par le ministre et qui a été annoncé je crois dans le discours du trône. Nous avons eu des occasions innombrables de le discuter. Je crois que le ministre lui-même regrette que nous n'ayons pas adopté ce bill. C'est un bill destiné à améliorer des conditions, qui, il y a deux ou trois ans étaient absolument intolérables. Le ministre désirait voir adopter ce bill, et nous le désirions tous avec certains amendements. Il a dû en faire l'abandon, et nous sommes appelés ici, quelque heures avant la prorogation, à faire la critique de toute cette dépense.

Mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) a fait allusion à l'état suivant de la dépense. Nous allons recevoir cette année des Etats-Unis, d'après ce que chacun croit, plus de 75,000 immigrants. Pourquoi dépenserions-nous pour cette branche du service de l'immigration, une somme qui, comme le sait parfaitement le ministre, ne sera pas inférieure à \$60,000 ou \$70,000?

Pourquoi avons-nous des agents d'immigration, dont la plupart ne font rien, qui sont parents du ministre, amis, beaux-frères, ex-candidats, répandus dans tous les Etats-Unis, pour nous envoyer des immigrants, quand chaque homme sérieux se pose la question de savoir s'il n'y a pas un trop grand nombre de personnes qui se précipitent des Etats-Unis dans notre Nord-Ouest. Pourquoi ferions-nous cette dépense cette année? L'immigration des états de l'ouest dans le Nord-Ouest s'est développée à un degré merveilleux. Pourquoi continuerions-nous à entretenir un grand nombre d'agents qui font très peu de choses et que nous conservons simplement à cause de leur influence et qui dépensent d'énormes sommes d'argent en publicité? C'est là une question qui a quelque rapport avec celle que mon honorable ami de Lennox a soulevée.

Il y a d'autres questions relatives à ces crédits que je voudrais discuter, parce que

j'avais l'intention de soumettre à la Chambre durant cette session l'idée que nous ne prenons pas de précautions suffisantes à l'égard des immigrants qui viennent d'Europe, et d'après le témoignage du surintendant de l'immigration, il n'y a rien qui nous empêche de prendre des précautions plus sérieuses et d'obliger ces immigrants à apporter avec eux des certificats des vieux pays qui nous permettraient d'économiser la dépense de leur renvoi. Nous devons admettre une classe d'immigrants peu désirables au milieu d'un grand nombre de bons immigrants que nous recevons chaque année. Il est impossible de discuter cette réforme à ce moment de la session. Je crois que nous dépensons comme publicité en Europe, une somme tout à fait exagérée. Je sais que mon honorable ami a réalisé de grands progrès. Il fut un temps, quand son prédécesseur était ministre, où tout le système était vicié, ainsi que l'a dit ce soir mon honorable ami de Lennox. On a fait des réformes et du progrès mais les réformes sont difficiles et à ce propos je tiens à insister auprès de mon honorable ami pour qu'une réforme complète soit introduite dans notre système d'immigration suivi, par nos agents en France. Chacun sait que l'organisation actuelle du système d'immigration en France est absolument mauvaise. Les quelques agents que nous avons là se querellent. Il est impossible d'obtenir d'eux aucune mesure collective et aucune entente. Mon honorable ami doit avoir entendu l'écho de tout ce qui a été dit à ce sujet. Nous savons tout cela dans la province de Québec. Le système en Belgique est aussi absolument mauvais. Notre agent là-bas, M. De Cœli, est un homme très respectable, mais il est évident qu'il n'est pas à la hauteur de la situation actuelle. Chacun le dit, et mon honorable ami a certainement dû l'entendre. Je crois qu'il n'est pas raisonnable de nous présenter ces chapitres importants du budget à cette période finale de la session, parce que cela nous oblige à les laisser passer sans pouvoir en faire une étude ou un examen complet.

L'honorable député doit savoir que nous allons recevoir cette année sur nos bords, suivant une estimation qui me paraît modérée, 200,000 personnes. L'année s'est ouverte par l'arrivée d'un contingent moins nombreux que d'habitude, mais le mois dernier, si je ne me trompe, il en est arrivé 10,000. L'honorable ministre ne saurait mettre en doute que dans le cours de la saison, il nous arrivera 200,000 personnes. Dans ces circonstances, appelés comme nous le sommes, à voter un crédit, lequel grossi de celui qui figure dans le budget supplémentaire, forme plus de \$1,000,000, nous nous trouvons avec fort peu de temps à notre disposition pour faire l'examen détaillé des divers montants. Je n'en dirai pas davantage

pour ne pas retarder les délibérations des crédits, et ne pas déranger les mesures prises par le ministère, avec notre assentiment, en vue de la prorogation.

M. TURRIFF: L'honorable député a dit qu'il nous arriverait probablement 75,000 personnes des Etats-Unis, et que c'était trop. Est-ce que je me trompe?

M. MONK: Je me suis demandé si ce n'était pas un peu trop. Je ne cherche pas à résoudre la question. C'est un nombre très grand et, dans ces conditions, je ne pense pas qu'il soit nécessaire pour nous de recourir à la publicité ou de maintenir des agents sur les lieux.

M. TURRIFF: Il m'a semblé que la remarque pouvait s'interpréter dans un sens défavorable à l'égard de la classe d'immigrants qui nous viennent des Etats-Unis.

M. MONK: Pas du tout.

M. TURRIFF: Je suis très heureux d'entendre faire cette déclaration à l'honorable député.

M. MONK: Je considère que ce sont des immigrants d'une très bonne classe.

M. TURRIFF: De nulle part ailleurs pourrions-nous obtenir une meilleure classe d'immigrants que celle qui nous est arrivée jusqu'ici des Etats-Unis. J'ai dans ma circonscription plusieurs mille colons qui sont venus de là, Norvégiens, Suédois et Allemands, qui aujourd'hui parlent anglais, et vous ne pourriez trouver une meilleure classe dans aucun pays du monde. Ils se trouvent tout autant à leur aise au Canada qu'ils l'étaient aux Etats-Unis. Ils se conforment à nos lois, établissent des écoles et font de bons citoyens. Dès qu'ils ont pu se faire naturaliser, ils prennent une part active à la conduite des affaires scolaires, municipales et gouvernementales. Nulle part trouverions-nous à recruter une meilleure classe de gens, et je souhaite vivement que, si le ministère décide de réduire les crédits il ne réduira pas ceux destinés à permettre le recrutement aux Etats-Unis de cette classe de colons à destination du Canada.

M. MONK: Je tiens à dire sur-le-champ que si l'honorable député (M. Turriff) a compris que je dénigrais cette classe d'immigrants, il a fait erreur. Ce sont d'excellents colons à tous égards. Mais notre population est peu nombreuse. Je ne crois pas qu'elle excède 6,000,000, quoi qu'on dise au contraire.

L'hon. M. FIELDING: Six millions, dites-vous?

M. MONK: Je sais que l'honorable ministre des Finances, dans un moment

d'enthousiasme, l'a estimée à plus de 7,000,000.

M. HUGHES: Il a dit que quelqu'un l'avait dit.

M. MONK. Je me permets de différer de l'honorable ministre; je sais qu'au moment où le recensement a été fait, la population était de moins de 6,300,000. Mais même ce chiffre est exagéré. Si nous mettons un peu de sens commun dans notre examen du recensement, nous nous rendrons assez bien compte du chiffre réel de la population. Notre population est peu nombreuse. Ce que j'ai voulu dire, c'est que si, dans le cours ordinaire des choses, il nous arrive au Nord-Ouest 200,000 colons des Etats-Unis, c'est parfait. C'est une très forte proportion. Notre pays est jeune; cinquante, soixante ou soixante-dix ans dans la vie d'un peuple c'est peu de chose; et je ne crois pas qu'il serait à notre avantage de recevoir chez nous cette année 3,000,000 ou 4,000,000 d'étrangers, même des meilleurs colons qui soient au monde. Il importe, à mon avis, d'assurer la prépondérance dans notre pays aux Canadiens de naissance. Il y a là matière à discussion, mais en tout cas c'est mon avis. Ce que je dis c'est que ce courant d'immigration des Etats-Unis nous arrive spontanément par la seule initiative des intéressés. Ce sont des gens de calcul, qui n'ont pas besoin pour se décider des représentations de nos agents de là-bas.

Ils viennent de notre côté parce que les terres aux Etats-Unis ont acquis de la valeur tout en devenant moins productives; et ils savent qu'ils peuvent obtenir ici de la terre dix fois plus riche, en sol vierge, extrêmement fertile, pour presque rien. Ils vendent ce qu'ils ont aux Etats-Unis, se transportent ici, et s'y établissent à leur compte. Que l'honorable député qui est établi dans la région me contredise, s'il y a lieu, mais j'ai entendu dire qu'après avoir obtenu ces terres, après s'y être établis, les avoir cultivées, améliorées, nombre d'entre eux retournent aux Etats-Unis. Je serais très heureux d'entendre dire qu'il n'en est rien. Probablement que l'honorable député sait à quoi s'en tenir. Mais ce que je pose en principe c'est ceci: un accroissement de 75,000 âmes par année, c'est assez pour notre population. Si déjà on voit se dessiner le mouvement qui nous amènera peut-être 150,000 colons l'année prochaine, je ne vois pas qu'il y ait lieu de maintenir là-bas le beau-frère, les candidats défaits, les fils, les neveux et autres parasites du Gouvernement, somme agents aux Etats-Unis, avec des frais de gestion de \$4,000 à \$5,000 par année, sans compter les fortes sommes dépensées pour la publicité. L'honorable ministre le sait, je ne crois pas

M. F. D. MONK.

qu'il soit utile d'annoncer le Canada à l'étranger, si ce n'est indirectement. L'idée d'envoyer des agents en Europe et aux Etats-Unis pour annoncer notre pays, comme un marchand annonce sa marchandise, ne me paraît pas approuvable. Je dis donc que si le courant a commencé à se diriger vers nos bords, et s'il augmente tous les ans, nous devrions supprimer cette dépense inutile.

L'hon. M. OLIVER: Nous sommes tous très désireux, bien entendu, de faire voter ces crédits; mais l'honorable député n'aurait pas dû à mon avis profiter de la circonstance pour faire les déclarations qu'il a faites ce soir. Il a donné à entendre à la Chambre que la présentation de ces crédits par le Gouvernement avait été différée en vue d'éviter la critique. Or, je déclare que, dès les premières semaines de la session, ils étaient prêts pour la discussion, et s'ils n'ont pas été délibérés, ce n'est pas la faute du ministère, mais c'est parce que d'autres sujets ont été mis sur le tapis par l'honorable député et ses amis, sujets qui n'avaient pas, on me permettra de le dire, autant d'importance aux yeux du Gouvernement et du pays. L'honorable député a profité de la circonstance pour dire que le bill de l'immigration avait été différé, ou que le Gouvernement avait renoncé à le faire adopter. Je lui ferai observer que ce projet de loi a été inscrit au feuillet, et aurait pu être délibéré fort peu de temps après la rentrée des Chambres.

M. MONK: C'est ce qu'on fait tous les ans.

L'hon. M. OLIVER: Et lorsque la 2e lecture en fut proposée à une époque encore peu avancée de la session, l'honorable député s'y opposa.

M. MONK: Je demandai que la 2e lecture fut différée jusqu'à ce que M. Scott, surintendant d'immigration eut rendu témoignage devant le comité.

L'hon. M. OLIVER: Parfaitement; je dis que l'honorable député s'est opposé à la délibération du bill. La discussion a été alors différée et lorsqu'elle fut proposée de nouveau plus tard, l'honorable député proposa d'en remettre la délibération. Celle-ci fut encore différée, et une troisième fois l'honorable député demanda l'ajournement du débat.

M. MONK: L'honorable ministre fait erreur. Je dois le contredire à cet égard.

L'hon. M. OLIVER: Le compte rendu des débats fera voir la parfaite exactitude de ce que j'ai dit; et lorsque le projet de loi fut présenté pour la quatrième fois, il fut soumis par l'honorable député et ses amis à une critique de parti pris, à tel point que

le projet de loi ne put être adopté. Il est bon que la Chambre soit mise au courant de ces circonstances. Quant à l'honorable député préopinant, il a droit à des attentions spéciales pour l'audace dont il a fait preuve en faisant dans cette enceinte la déclaration que nous venons d'entendre à propos du bill de l'immigration. Il mérite encore des félicitations en raison du courage dont il a fait preuve au sujet de cette question de l'immigration généralement. Il ne veut pas d'une immigration nombreuse à provenance des Etats-Unis; il condamne comme inutiles les efforts faits en vue de recruter des colons dans la république voisine, et cela parce qu'il nous vient beaucoup d'immigrants de ce pays. Je le prie de nous dire par quel artifice de logique il arrive à conclure qu'il faut renoncer à recruter des immigrants, parce que jusqu'ici nous avons obtenu beaucoup de succès de l'immigration à provenance des Etats-Unis, c'est parce que les efforts du département de l'immigration ont été bien dirigés.

Et si l'honorable député craint qu'il ne résulte des effets désastreux de ce mouvement d'immigration, il s'en trouve beaucoup d'autres dans notre pays qui n'ont pas la même crainte. Qu'on me permette d'ajouter que le bien-être et la prospérité du Canada, je veux dire surtout des provinces de l'Est du Dominion, dépendent absolument de la persistance de ce mouvement d'immigration vers le Nord-Ouest, et sur l'accroissement continu de la production dans ce Nord-Ouest comme résultat de ce mouvement d'immigration. En vue de l'établissement des moyens de transport, on a escompté l'avenir, on a escompté le développement futur de cette région. Le Canada ne saurait permettre que le développement de l'Ouest cesse. Nous avons jeté les fondements de bien des entreprises, nous avons fait des préparatifs en vue de recevoir plus d'immigrants, en vue du progrès ultérieur de cette région, et si ce développement ne se produit pas, nous allons nous trouver dans l'impossibilité de faire honneur à nos affaires. S'il se produit vers notre pays un mouvement d'immigration de la république voisine dans des conditions satisfaisantes, c'est le résultat des efforts bien dirigés du département de l'immigration du Dominion; et s'il nous arrive des immigrants de la Colombie-Anglaise, c'est incontestablement le résultat direct des efforts de ce département de l'immigration. L'honorable député se moque de l'idée de faire connaître le Canada à l'étranger; nous sommes, dit-il, comme le marchand qui vante sa marchandise. Or, cette attitude que prend l'honorable député n'est pas celle de la plus grande partie de la population du Canada. Nous nous réjouissons de voir notre pays progresser, et tout moyen honorable qui contribuera à simuler

ce progrès, paraîtra acceptable à la majorité des habitants du pays.

L'hon. M. FOSTER: Maintenant le ministre ne croit-il pas qu'il ferait mieux de laisser passer quelques estimations?

L'hon. M. OLIVER: Nous voulons que ces estimations soient votées, mais nous ne nous proposons pas de promettre que des déclarations comme celles qui ont été faites par mon honorable ami soient passées sous silence, même au risque de retarder le vote des crédits.

M. MONK: Je veux éclairer mon honorable ami sur un point, même si cela doit prendre un peu de temps, et c'est au sujet du bill d'immigration. Il est tout à fait dans l'erreur à ce sujet, car j'étais en faveur du bill et je crois que nous l'étions généralement, de ce côté-ci de la Chambre. C'est un changement complet de l'ancien système par lequel nous nous sommes efforcés de remplir le pays n'importe comment et avec n'importe qui. Et si telle est la théorie de mon honorable ami, il est en désaccord avec un grand nombre d'entre nous sur ce sujet. C'est le système qui a prévalu depuis 1867 jusqu'à l'entrée de mon honorable ami dans le ministère, ou plutôt, jusqu'à ce que les autorités américaines eurent attiré l'attention de notre Gouvernement sur l'espèce d'immigration que nous recevions. Lorsque la deuxième lecture du bill a été proposée, j'ai commencé à parler et l'on a annoncé qu'il était six heures, de sorte que le bill a été remis. Lorsqu'il est revenu la deuxième fois, j'ai demandé qu'il fût remis jusqu'à ce que nous puissions entendre M. Scott, parce que je voulais lui demander s'il serait possible d'avoir plus d'immigrants d'une certaine classe, de l'autre côté de l'Atlantique, ce qui nous épargnerait le coût, et je puis ajouter les horreurs de la déportation, telle que nous en avons eu des exemples l'année dernière. A part cela, je n'ai jamais tenté de retarder le bill, et je répète de ce que dit mon honorable ami au sujet du bill s'applique à la plupart des mesures du Gouvernement qui sont importantes et qui ont besoin d'être discutées à fond. Je maintiendrai cette attitude jusqu'à ce qu'un autre mode de procédure ait été adopté en cette Chambre. On présente des bills, puis l'on passe à d'autres sujets. J'ignore qui est à blâmer pour cela, mais pendant une grande partie de la session, ces bills restent en suspens, ces importants crédits ne sont pas étudiés, et à la fin de la session, nous nous trouvons dans la position où je me trouve ce soir. Quant aux immigrants des Etats-Unis, si je croyais, comme mon honorable ami l'a déclaré ce soir, que les 75,000 immigrants que nous recevons cette année des Etats-Unis, ont été amenés ici grâce aux efforts de ses agents

d'immigration, je serais prêt à admettre que ces agents ont quelque utilité.

Je nie cela, et comme preuve, je citerai à mon honorable ami le fait qu'au delà de 1,200,000 immigrants arrivent chaque année aux Etats-Unis, lorsque chaque loi des Etats-Unis défend absolument d'annoncer, même aux compagnies de navigation, Comment se fait-il alors qu'ils reçoivent cinq fois le nombre d'immigrants que nous recevons? Comment se fait-il que malgré les annonces que nous avons publiées et les agents que nous avons employés, nous ne nous rendons pas compte des immigrants que nous recevons, du courant migratoire qui doit nous arriver maintenant? Je dis que dorénavant nous allons avoir une grande affluence d'immigrants, que nous annonçons et que nous employons des agents, ou que nous fassions rien du tout pour cela. Le pays et ses immenses ressources sont connus. Je ne m'oppose pas à ce qu'on les fasse connaître d'une façon générale, mais je dis que le fait de dépenser cette somme immense pour annoncer et payer des agents, ne peut avoir qu'un seul résultat, celui de nous amener un grand nombre de mauvais immigrants dont nous ne voulons pas. Mon honorable ami dit que ces estimations étaient prêtes depuis le commencement de la session; pourquoi ne les a-t-on pas produites plus tôt?

L'hon. M. OLIVER: Parce que vous et vos amis n'avez pas voulu permettre qu'on s'en occupât.

M. MONK: Oh! non. Je sais que mon honorable ami (l'hon. M. Oliver) a fait des réformes dans son ministère. On en avait grand besoin, non seulement au sujet de l'immigration, mais encore sous un grand nombre d'autres rapports. Je suis surpris de lui entendre dire cela, parce que mon honorable ami est en cette Chambre depuis aussi longtemps que j'y suis moi-même et le même système invariable a été en vigueur chaque année. J'ignore ce qui se passait avant 1896, mais chaque année nous nous trouvons dans cette position à la fin de la session, et il n'est pas possible d'apporter une attention suffisante à ces questions d'intérêt vital. Assurément, le fait d'ajouter 250,000 âmes à notre population qui compte à peine 6,000,000 est une affaire importante. Assurément, les moyens dont nous nous servons pour nous les procurer, l'examen auquel nous les soumettons avant de les admettre dans la famille nationale, sont autant d'affaires importantes. Et nous voici arrivés aux quelques heures qui précèdent la prorogation, et appelés à voter cette somme, lorsque nous savons que chaque mot que nous disons retarde le départ des quelques députés qui sont en cette Chambre et cela à leur mécontentement bien naturel.

M. SPROULE: Sur quoi est basée la déclaration faite par le ministre des Finances

M. F. D. MONK.

à l'effet que 70,000 immigrants nous sont encore venus des Etats-Unis et qu'ils ont apporté une valeur de \$70,000,000? Si je consulte les rapports de l'année dernière, je constate que la somme totale des effets apportés par les colons s'est élevée à \$12,000,000. J'ignore si cela comprend l'argent ou non. Je ne trouve rien qui justifie cette assertion, et je ne crois pas qu'elle soit exacte.

L'hon. M. OLIVER: Je crois que l'estimation dont parle mon honorable ami était une estimation en perspective et non en fait. C'est-à-dire qu'il a estimé qu'il viendrait probablement cette année 70,000 immigrants et qu'ils apporteraient des effets qu'il évaluait à un certain montant.

M. SPROULE: J'avais compris autrement.

L'hon. M. OLIVER: L'an dernier il en est venu un peu plus de 50,000 et je crois qu'ils ont apporté des effets pour une valeur d'environ \$6,000,000. Notre agent à Winnipeg, en résumant la situation au commencement du printemps, estimait que 70,000 immigrants viendraient avec un montant d'effets et d'argent plus considérable.

M. SPROULE: Si 60,000 individus n'ont apporté que \$6,000,000, est-ce que 70,000 individus apporteraient \$70,000,000?

L'hon. M. FIELDING: La déclaration que j'ai faite était une citation du rapport d'un employé du département de l'Immigration à Winnipeg, lequel estimait, d'après ses observations et ses connaissances du mouvement migratoire, qu'il viendrait 70,000 immigrants et que chacun d'eux aurait \$1,000, non seulement en effets mais en valeurs qu'ils apporteraient dans le pays. C'est une estimation sur les probabilités de l'année.

M. SPROULE: C'est à mon avis une estimation qui n'était fondée ni sur le bon sens ni sur les chiffres, et je dois dire franchement qu'après avoir examiné les choses, je la trouve parfaitement absurde.

M. URIAH WILSON: Le ministre nous dira-t-il où il a pris les chiffres démontrant que la population du Canada est de 7,000,000?

L'hon. M. FIELDING: J'ai donné les renseignements d'après la statistique préparée par le bureau de recensement du ministère de l'Agriculture. Nous ne faisons le recensement que tous les dix ans, mais nous faisons des estimations sur une base scientifique qui nous permettent d'obtenir une connaissance raisonnablement exacte de la population d'année en année. Nous avons la statistique ordinaire quant à l'augmentation de la population; puis nous avons la statistique de l'immigration. Prenant ces deux sources d'augmentation et faisant un calcul d'après l'expérience du passé, le bureau du recensement m'a fourni l'estima-

tion. Ce bureau a calculé qu'à la date où j'ai prononcé le discours sur le budget la population du Canada dépassait un peu 7,000,000.

M. URIAH WILSON: Le docteur Bryce, inspecteur médical en chef, dit dans son rapport que la population en 1900 était de 5,371,315, et l'augmentation entre 1900 et 1908 a été estimée à 1,666,684, formant un total de 6,437,999 individus. Les estimations de l'augmentation de la population, basées sur l'immigration sont très illusoire. L'immigration aux Etats-Unis pour 1908 a été de 924,695 individus, mais le nombre des personnes qui ont quitté les Etats-Unis a été de 714,328, laissant une augmentation nette de 209,867. Si les mêmes influences sont en jeu au Canada, notre population ne s'élève guère qu'à 6,000,000 au moment actuel.

M. SPROULE: Lorsqu'on fait le recensement on ne peut trouver au Nord-Ouest le nombre d'immigrants qui, d'après les rapports, s'y sont établis. Votre propre recensement démontre que les relevés de l'immigration ne sont pas dignes de foi.

L'hon. M. FOSTER: Que fait M. Copp au département de l'Immigration? C'est l'un des nombreux favoris dont on a pris soin.

L'hon. M. OLIVER: M. Copp est employé à Boston. Beaucoup de gens des Provinces maritimes sont établis dans les états de la Nouvelle-Angleterre, principalement à Boston et nous avons eu là depuis un certain temps, une agence sous la direction de M. Hedtherington qui demeurait au Nouveau-Brunswick. Nous avons aussi nommé un agent de la Nouvelle-Ecosse dans la personne de M. Copp afin d'aider davantage à diriger vers le Nord-Ouest l'immigration des gens des Provinces maritimes demeurant aux Etats-Unis.

L'hon. M. FOSTER: Combien reçoit-il?

L'hon. M. OLIVER: \$1,200, plus ses frais de voyage.

L'hon. M. FOSTER: Que fait-il?

L'hon. M. OLIVER: Lorsque M. Hedtherington et M. Copp sont tous deux employés, l'un reste au bureau pour voir à la correspondance et répondre aux visiteurs. Nous nous sommes procuré à Boston un bureau très bien situé. Beaucoup de gens des Provinces maritimes demeurent à Boston et dans les environs, et il est du devoir de nos agents de les visiter et de leur expliquer les avantages du Nord-Ouest. Ces deux agents sont originaires des Provinces maritimes, et connaissent un grand nombre de ces gens.

L'hon. M. FOSTER: Quel résultat avez-vous obtenu de cette agence?

L'hon. M. OLIVER: Nous pouvons en juger par le nombre de certificats émis par nos agents pour réduction des prix de transport. L'an dernier, M. Hedtherington a émis au delà de 600 de ces billets spéciaux.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami croit-il que M. Hedtherington a amené ces 600 personnes à se procurer ces billets?

L'hon. M. OLIVER: Cela a été dû en grande partie à ses efforts. En vue du sentiment général dans cet état contre l'immigration vers notre Nord-Ouest comparative-ment aux états du sud-ouest et de l'ouest, il est nécessaire qu'il y ait là quelqu'un pour diriger l'attention de leurs gens vers le Nord-Ouest.

M. MONK: Sur l'émission d'un certificat par l'agent est-ce que les chemins de fer américains accordent une réduction du prix de transport?

L'hon. M. OLIVER: Non, mais les chemins de fer canadiens donnent le transport à prix réduit aux porteurs d'un certificat émis par notre agent aux Etats-Unis. Le voyageur paye le prix ordinaire jusqu'à la frontière canadienne, et à partir de là les chemins de fer canadiens le transportent jusqu'au Nord-Ouest moyennant un sou par mille, s'il a un certificat de notre agent.

L'hon. M. FOSTER: Je crains que mon honorable ami n'ait pas donné la vraie raison pour laquelle M. Copp a été envoyé à Boston. C'est un candidat défait dont il fallait prendre soin.

M. SAM. HUGHES: Quels sont ses titres?

L'hon. M. FOSTER: C'est un candidat défait.

M. MONK: A-t-il fait un rapport?

L'hon. M. OLIVER: Il envoie un rapport hebdomadaire, mais sa nomination est toute récente.

M. BLAIN: Je tiens à signaler un écrit du "Weekly Times" de Londres, Angleterre, en date du 18 avril:

Déporté récompensé.

George Pierce qui a été envoyé au Canada, il y a deux ans, par le Wollwich Distrees Committee, a été déporté par les autorités canadiennes, comme immigrant non recommandable, après un séjour de quelques mois à Chatham, Ont. Comme Pierce a été employé tout le temps qu'il est resté au Canada, et qu'il avait auparavant travaillé 21 ans à l'arsenal de Woolwich, ses amis en Angleterre, convaincus qu'il était victime d'une erreur, se sont occupés de l'affaire et le résultat a été que Pierce reçut une récompense de \$700.

Cet écrit est-il fondé?

L'hon. M. OLIVER: Je crois que c'est une erreur de dire que le Gouvernement a donné une récompense.

M. BLAIN: Le ministre connaît-il quelque chose de cette affaire?

L'hon. M. OLIVER: Rien, si ce n'est que Pierce ne voulait pas travailler et était à la charge du public.

M. HUGHES: On dit généralement que les immigrants américains peuvent acheter des chevaux et autres animaux à plus bas prix aux Etats-Unis qu'au Canada et en achètent généralement plus qu'il ne leur en faut. Bien souvent ils sont en état d'en revendre à leurs voisins à de bonnes conditions. Quelle est la règle concernant l'importation de ces animaux?

L'hon. M. OLIVER: Cela regarde le département des Douanes. Ceux qui importent des effets de colons, s'arrangent avec le département des Douanes. Chaque colon a droit d'amener 16 têtes de bétail, s'il vient s'établir sur un homestead, mais il est obligé de jurer qu'il les avait en sa possession au moins six mois avant son départ; s'il les vend, pendant les six premiers mois de son arrivée dans le pays, il est passible d'une peine.

Dépenses casuelles dans les agences canadiennes, britanniques et étrangères et dépenses générales de l'immigration, \$100,000.

L'hon. M. FOSTER: Quels sont les détails?

L'hon. M. OLIVER: Frais de publicité et brochures, \$175,000; à l'imprimeur du roi, \$5,000; primes, \$45,000; primes sur le continent, \$8,000; commissions sur les immigrants des Etats-Unis, \$5,000; commission sur les domestiques et garçons de fermes, \$10,000; primes en Angleterre, \$45,000; primes sur le continent, \$8,000; primes sur les enfants, \$4,000; commissions sur les immigrants des Etats-Unis, \$5,000; commission sur les domestiques et les garçons de fermes, \$10,000; dépenses dans les ports: Saint-Jean, Sydney, Halifax, Québec et Montréal, \$12,000; dépenses casuelles et générales aux Etats-Unis, \$65,000; dépenses casuelles et dépenses générales des fonctionnaires pour l'inspection et la déportation des immigrants non recommandables, \$10,000; dépenses casuelles et dépenses générales des agences en Angleterre et en Irlande, y compris le bureau de Londres, \$75,000; dépenses casuelles et dépenses générales des agences sur le continent, \$20,000; subventions aux hôpitaux dans l'Ouest, non compris Winnipeg et Saint-Boniface, \$5,000; hôpital des immigrants à Winnipeg, \$3,000; services médicaux et remèdes, \$2,000; hôpitaux de détention—Saint-Jean, Halifax, Québec, Montréal, Victoria et Vancouver, \$20,000; chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, \$8,000; société de rapatriement et de colonisation de Québec, \$4,000; société d'immigration de la vallée d'Ottawa, \$2,500;

M. F. OLIVER.

Union Nationale française, \$1,000; Women's Welcome Hostel, Toronto, \$1,000; bureau de publicité du Canada ouest, \$5,000; société nationale d'immigration des femmes, Montréal, \$1,500; hôpital des femmes à Calgary, \$500; Armée du salut, \$11,000; uniformes pour les fonctionnaires au Canada, \$5,000; placement des colons dans l'Ouest, \$80,000; pour rassembler les échantillons pour les expositions, \$16,000; télégrammes, transport et messagerie, au bureau central, \$6,000; droits sur les imprimés, \$1,000; port, sur les imprimés, au bureau central, \$6,000; délégués agricoles, \$25,000; inspection à la frontière, \$30,000; appointements des surnuméraires, au bureau central, \$2,500; dépenses diverses et imprévues, \$5,983.33. Cela forme le total de \$700,000.

L'hon. M. FOSTER: Je ferais observer au ministre, que c'est une manière presque insultante de déposer un budget. Il s'agit d'un crédit global de \$700,000 et nous devons nous contenter de ce que nous pouvons saisir des explications du ministre, quant aux détails; et à cette phase de la session, il est presque impossible d'exiger la moindre explication. Le tout est voté d'un seul bloc de sorte que le ministre pourrait consacrer \$690,000 à un seul objet, au détriment des autres. Tout est laissé à la discrétion du ministre. Je ne fais pas de menaces, mais j'avertis le ministre qu'il devra nous fournir un état détaillé de ces crédits pour la prochaine session, et s'il ne le fait pas, il aura de la difficulté à faire voter ses crédits.

Il sait comme moi, que ce n'est pas une manière convenable de traiter le comité; qu'il ne donne pas la publicité voulue et qu'il soustrait son administration à une critique raisonnable. Le ministre pourra employer cet argent à son gré; le Parlement n'aura rien à y voir. Ces crédits devraient être votés de manière à ce que le ministre ne pût pas jongler avec l'argent, ni en changer l'emploi. Je ne connais pas de manière plus arbitraire de faire voter un budget.

Je ne sais pas jusqu'à quel point j'aurai les sympathies de la Chambre, mais ma conscience me dit que nous manquons à notre devoir en votant ces crédits de cette manière. Cela est très injuste envers le pays. A la dernière minute on nous demande de voter cet argent. On s'élève quelquefois contre la clôture, mais ceci n'est ni plus ni moins qu'une clôture; toute discussion est pratiquement interdite.

On s'attend à ce que l'huissier de la verge noire vienne fermer les portes vers midi, demain et à minuit on nous demande de voter \$18,000,000 pour le Transcontinental, plusieurs millions pour l'Intercolonial, tous les crédits du ministère de la Marine et des Pêcheries qui ont été retardés pendant toute la session et de plus on

nous oblige de voter encore ces crédits pour le département de l'Intérieur.

Si je suis le moins appuyé l'an prochain, cela ne se répètera pas. Nous insisterons pour que ces crédits soient déposés assez tôt pour être discutés et étudiés, et si on veut les réserver pour la fin de la session, nous serons en nombre suffisant sur les bancs de l'opposition, pour consacrer autant de temps et même plus de temps à l'étude de ces crédits; nous serons prêts à nous sacrifier pour faire rendre justice au pays. Personne dans la Chambre n'osera prétendre que je n'ai pas raison.

Si l'on veut que nous discutons la manière dont les deniers publics doivent être employés, il faut nous donner la chance d'étudier les crédits avant de les voter. Nous savons tous que le mode actuel est blâmable, que c'est une simple farce, et cependant, on recommence tous les ans. C'est le Gouvernement qui est responsable de la gestion des affaires; il peut soumettre ses projets en temps opportun, s'il le veut; il peut demander les crédits dont il a besoin, assez tôt pour qu'ils puissent être discutés.

C'est de l'enfantillage de dire que les ministres auraient soumis leurs budgets plus tôt mais que l'opposition ne voulait pas. C'est une vieille excuse usée que le Gouvernement a déjà souvent invoquée et qu'il invoquera encore, je suppose, mais c'est lui qui devrait gouverner; c'est lui qui distribue le travail de la session; il pourrait mettre en discussion plus tôt ses projets de loi et ses crédits les plus importants, et ne pas attendre à la dernière journée.

Il faut naturellement que ce crédits soient votés. Mais va-t-on prétendre que la gauche est libre de les discuter? L'honorable député de Lennox (M. Wilson) et l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) ont à peine effleuré cette question de l'immigration qu'ils ont étudiée d'une manière spéciale. Même dans ses courtes remarques l'honorable député de Jacques-Cartier a mis au jour une affaire assez louche—une affaire dans laquelle des fonctionnaires ont délibérément fraudé le Gouvernement—quand leurs agissements furent découverts, le ministre s'est contenté de leur dire: Rendez l'argent et n'en parlons plus. Je ne comprends pas en vertu de quel principe le ministre de l'Intérieur a pu agir ainsi.

Est-ce la règle que le Gouvernement entend suivre? Le ministre des Finances est-il d'opinion que c'est ainsi que doivent être traités les employés malhonnêtes? Que deviendrait un pays dont les lois seraient ainsi administrées? Ce serait le paradis des voleurs si, lorsque leurs vols sont découverts, le Gouvernement devait se contenter de leur dire: Rendez l'argent, et nous n'en entendrons plus parler. Les fonctionnaires d'un pays doivent être maintenus dans le

droit chemin et tout acte malhonnête doit être puni.

Ce n'est pas seulement dans le département de l'Intérieur qu'on remarque ce relâchement de la discipline; dans le service intérieur, comme dans le service extérieur, on trouve les mêmes dispositions à pardonner les offenses, à trouver des excuses au grand détriment de la morale publique. Il peut arriver qu'un magistrat de police soit excusable de donner une chance à un pauvre diable, mais ici c'est en plein parlement canadien, à Ottawa, que ces compromis s'étalent au grand jour—trente-six cas, je crois, d'une seul coup; des employés conspirèrent pour voler le Gouvernement, mentent, et pas un n'est seulement réprimandé. Le ministre et le sous-ministre se contentent de dire: S'ils rendent l'argent, tout ira bien.

Si dans les courts instants qu'il a eus à sa disposition, mon honorable ami a pu mettre au jour des abus aussi criants, il doit en exister une foule d'autres que nous n'avons pas le temps de découvrir car, pour toute réponse le Gouvernement nous dit: Nous nous en allons demain et il faut que ces crédits soient votés.

J'ai fait maintenant ma leçon au Gouvernement. Je me suis déchargé de ce que j'avais à dire à ce sujet. Mais le ministre des Finances sait que j'ai raison. Il sait parfaitement que s'il siégeait à l'opposition et si nous étions au pouvoir, il jetterait les hauts cris s'il nous voyait conduire les choses de cette façon. C'est là ce que nous faisons maintenant, et nous élèverons la voix avec encore plus de force une autre année, à moins que le Gouvernement ne s'amende à cet égard.

L'hon. M. FIELDING: Il y a une partie des observations de mon honorable ami contre laquelle je dois protester. C'est lorsqu'il laisse entendre qu'il y a eu du retard de la part du Gouvernement, soit en présentant le budget ou en le soumettant à la Chambre. Je ne puis croire qu'il y ait un motif quelconque qui puisse justifier cette partie de ses observations. Le budget a été soumis comme il le fut toujours par les années passées dans les premiers jours qui ont suivi l'ouverture du parlement. Si, comme mon honorable ami le dit, il y a certains crédits qui furent soumis tandis que d'autres ne l'étaient pas, c'était parce qu'il s'est présenté d'autres affaires plus importantes dans l'intervalle. Il peut croire que ces questions n'étaient pas importantes, mais de mon côté il m'est permis de croire qu'il y eut beaucoup de temps de perdu alors que mon honorable ami soumettait à la Chambre des questions insignifiantes; mais enfin c'était leur droit de le faire. Il m'est permis de croire qu'il y eut beaucoup de

temps de perdu par des amendements futiles, alors que la Chambre entrait en comité. Les honorables membres de l'opposition en sont leurs propres juges. Mais ils n'ont pas le droit d'accaparer le temps de la Chambre et ensuite de venir à la fin de la session se plaindre qu'il y a eu du retard dans les affaires de la Chambre. En ce qui concerne la considération du budget, le Gouvernement a fait tout en son pouvoir pour le presser autant que possible. A maintes reprises, lorsque le Gouvernement désirait passer des crédits à une heure avancée de la soirée, l'honorable député de Toronto-nord était un des premiers à se lever et dire: Nous avons eu une journée très longue et nous sommes assez fatigués, nous devrions ajourner; et il avait peut-être raison, je ne veux pas dire qu'il avait tort. Mais si, comme résultat de temps à autre de la discussion de ces questions de minime importance, si à raison de la discussion d'autres questions que l'honorable député jugeait importantes quelques-uns des crédits furent retardés jusqu'au dernier jour de la session, il n'est certainement pas juste de la part de l'honorable député de se plaindre et d'en imputer la faute au Gouvernement, car il n'est pas justifiable de dire cela. Il est vrai que certains crédits très importants ont été différés jusqu'au dernier moment.

Mais le Gouvernement n'a nullement le désir de clore la session. Les honorables députés des deux côtés de la Chambre sont d'accord qu'il est désirable de clore la session, et une date a été fixée de consentement mutuel. Mais nous n'en sommes pas plus responsables que les honorables députés de l'opposition. S'ils croyaient qu'il ne restait pas suffisamment de temps pour discuter le reste des affaires publiques, ils auraient dû protester dans le temps contre la prorogation projetée. Ils ne l'ont pas fait; je ne me plains nullement de leur manière d'agir à ce sujet. Nous ne sommes pas seuls responsables de l'entente qu'il y eut qu'on devait presser les choses et que la prorogation aurait lieu demain. Assurément, les deux côtés de la Chambre sont responsables et il n'est pas juste que les honorables députés de la gauche se lèvent maintenant et essaient de démontrer que cet état de choses découle de la négligence du Gouvernement.

M. MONK: Cet état de choses a existé depuis 1896, alors que le ministre des Finances et moi-même entrâmes dans cette Chambre. Je ne prétends pas désigner qui est à blâmer. Je me rappelle qu'il y a plusieurs années, alors que M. Charlton présentait une motion à l'effet de modifier les règlements de la Chambre, il a fait les mêmes observations que celles présentées par l'honorable député de Toronto-nord, et il désirait y remédier par la motion qu'il

présentait. Cet état de choses fut admis par le premier ministre qui déclara qu'il en avait toujours été ainsi dans cette Chambre. Mais l'impression du premier ministre, dans ce temps-là, était que tout cela disparaîtrait avec le temps, il n'en a pas été ainsi. Je crois moi-même qu'il n'y a qu'un moyen de faire disparaître tout cela; c'est de modifier les règlements.

A propos de cet item je désire proposer que l'item 52 du budget principal soit réduit de \$175,000, cet item étant pour annonces. Une partie de ce montant considérable de \$700,000 qui doit être appliquée aux annonces n'est pas, je crois, nécessaire. Nous ne retranchons rien des autres articles. Mon honorable ami a un item de \$12,000, pour frais de déportation, qui peut, je crois, être épargné par une inspection minutieuse des immigrants. Cette motion ne comprend aucun autre item. Je ne crois pas qu'un montant aussi considérable soit nécessaire pour annoncer. Nous avons la certitude que cette année l'immigration nous amènera un nombre d'émigrants que je puis modérément évaluer à 200,000. Il y a plusieurs raisons sur lesquelles il est inutile de s'étendre, et pour lesquelles cet item devrait être réduit. Nous avons un grand nombre de sans-travail dans le pays, et vu l'afflux continu des immigrants, il n'y a pas lieu de dépenser un aussi fort montant.

L'hon. M. OLIVER: Je ne voudrais pas que la Chambre prenne un vote sur cette motion, avant que j'aie dit quelques mots contre cela. Je dois assumer que la signification de sa motion est qu'il est opposé à la politique d'immigration. Je n'en tire pas d'autre signification, et je suppose que le comité votera pour ou contre sa proposition en la considérant comme favorable ou hostile aux efforts que nous tentons pour attirer l'immigration. Je crois que les membres de la droite sont en faveur d'efforts raisonnables et légitimes tentés en ce sens. Nous désirons prendre tous les moyens raisonnables pour faire connaître les avantages et les ressources du Canada aux populations de la Grande-Bretagne, des États-Unis, de la France et de la Belgique, qui sont les seuls pays où nous faisons de la publicité. Si nous ne voulons pas que le pays progresse, ou si nous ne voulons pas qu'il y ait des progrès rapides, alors nous n'avons pas besoin d'immigrants et nous n'avons pas besoin d'annoncer. Mais je prétends que ce pays a déjà assez souffert du manque de progrès, et qu'il est maintenant parfaitement réconcilié aux nouvelles conditions qui règnent. Parce que notre progrès est satisfaisant, ce doit assurément être une raison pour que nous maintenions la politique qui a été la cause de cet état de choses, loi de vouloir la supprimer. Mon honorable ami compare nos conditions avec celles des États-Unis. Mais sur quoi

M. W. S. FIELDING.

se base-t-on pour établir ici une comparaison juste et adéquate? Comment peut-on comparer un pays de 80 millions d'habitants avec un autre de 8 millions, et encore mon honorable ami ne nous alloue pas ce chiffre. Il y a toujours ici, l'allocation du plus puissant à l'encontre du plus faible. Si nous n'étions pas si près des Etats-Unis, il y aurait moins de raisons de mettre en œuvre les efforts que nous jugerons nécessaires pour attirer l'immigration; mais, avec le pays prodigieux qui nous avoisine, avec les attractions naturelles de ce pays et ses 80 millions d'habitants, sans parler de ses énormes étendues encore non développées et de ses immenses ressources, il nous faut ici redoubler d'efforts pour tenir notre partie.

M. HUGHES: Où dirige-t-on nos efforts cette année? Dans la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. HUGHES: Ou bien, ces efforts sont-ils pour la tourbe ordinaire n'ayant rien obtenu de la clique de la North Atlantic Trading Company?

L'hon. M. OLIVER: J'ai dit que les seules dépenses faites étaient dans la Grande-Bretagne, la France et la Belgique. Nous ne dépensons rien ailleurs pour agences ou annonces. Il est vrai que nous payons des primes en d'autres pays, situés le long de la mer du Nord, pour des cultivateurs, des journaliers et des domestiques.

M. HUGHES: Qu'est-ce que cela comprend?

L'hon. M. OLIVER: La France, la Hollande, la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la Norvège et la Suède.

M. HUGHES: Il n'y a pas d'immigration venant d'Allemagne.

L'hon. M. OLIVER: Malheureusement, non. Nous serions heureux d'en avoir, mais les lois sont là-bas trop restrictives.

M. HUGHES: Non, ce n'est pas là la raison. L'Allemagne a adopté depuis plusieurs années une politique protectrice, et son industrie est si active qu'elle importe plutôt des ouvriers. Elle a elle-même une politique d'immigration.

L'hon. M. OLIVER: Nous ne venons ici demander que le paiement des primes pour l'immigration continentale, c'est-à-dire \$8,000.

M. HUGHES: Le reste nous vient tout des Etats-Unis?

L'hon. M. OLIVER: Oui. Je ne crois pas qu'il puisse y avoir le moindre doute que nos efforts sont bien dirigés, c'est-à-dire de manière à obtenir les meilleurs résultats. Je n'hésite nullement à m'opposer ici directement à la motion de mon honorable ami.

L'amendement de (M. Monk) est rejeté.

M. URIAH WILSON: J'aimerais à savoir comment le ministre en est arrivé à la somme de \$12,000 pour la déportation des immigrants. Pour les dix mois écoulés du 31 mars 1908 au 31 janvier 1909, d'après une réponse communiquée par le ministre, cela nous a coûté \$27,284.36.

Je ne puis comprendre comment le ministre abaisse cela à \$12,000, à moins que l'inspecteur doive être bien plus rigoureux. Je crois qu'il y a un grand besoin pour cela, et je serais heureux d'apprendre que c'est là la raison de ce retranchement. J'espère bien qu'il n'arrivera plus, cette année, qu'on nous présente 7,000 immigrants pour inspection à une station, car je crois qu'il est absolument impossible d'en faire l'inspection d'un si grand nombre en une seule journée. A Ellis Island, on ne reçoit jamais plus de 5,000 immigrants en une seule journée, et je crois qu'ils sont là bien mieux en état que nous pour faire ces inspections.

L'hon. M. OLIVER: La raison en est qu'en 1907 alors que l'immigration a été plus active, il y avait une grande demande de main-d'œuvre. Toutes les industries avaient besoin de main-d'œuvre, et nous n'avons peut-être pas été alors aussi sévère pour l'inspection des passagers, que nous aurions dû ou que nous le sommes aujourd'hui. Les associations de charité de la Grande-Bretagne nous avaient envoyé toute une horde d'immigrants peu désirables, pour lesquels nous n'étions pas du tout responsable. Le grand nombre de déportations de l'année dernière a été le résultat de ces conditions de l'année précédente. Nous avons procédé à un épurement, et comme suite aux conditions ayant régné l'année dernière et à une surveillance plus rigoureuse, nous ne nous attendons pas que les dépenses de déportation vont être aussi fortes que précédemment.

M. WRIGHT: Dans le budget de l'année dernière, je crois qu'il y a un crédit de \$2,000 pour la déportation des immigrants peu désirables. Etait-ce là le montant qui avait été réservé l'année dernière à ces fins particulières?

L'hon. M. OLIVER: Nous demandons \$12,000 cette année.

L'hon. M. FOSTER: Cela ne figure pas au budget.

L'hon. M. OLIVER: Non, cette somme fait partie de ces \$700,000.

M. WRIGHT: L'an dernier, avez-vous mis de côté une partie du crédit de \$760,000 pour la déportation des immigrés, ou bien ces \$2,000 ont-ils suffi à la dépense pendant toute l'année?

L'hon. M. OLIVER: Les \$2,000 que nous avons demandés ont été dépensés et le reste a été pris sur le crédit général. La

somme totale s'est élevée à près de \$27,000. Ceci démontre la nécessité d'un crédit général, car grâce à ce crédit, nous avons pu prendre les mesures nécessaires, ce qui aurait été impossible si nous n'avions pu disposer que du crédit de \$2,000.

M. SCHAFFNER: C'est la preuve de ce que l'opposition a déclaré devant la Chambre depuis quelque temps, à savoir que l'inspection des immigrants n'est qu'une comédie; rien ne le prouve mieux que la déclaration du ministre qui admet qu'il a fallu \$27,000, l'an dernier, pour renvoyer des immigrants aux pays d'où ils étaient venus.

M. MONK: Enverra-t-on des agents spéciaux là-bas cette année? Il y en avait de vingt-huit à trente, l'an dernier.

L'hon. M. OLIVER: Nous nous proposons d'en envoyer quelques-uns.

M. HUGHES: Pourquoi renvoie-t-on ces immigrants dans leur pays? Est-ce parce que ce sont des criminels ou seulement parce qu'ils sont pauvres?

L'hon. M. OLIVER: Il y a plusieurs causes qui sont énumérées dans la loi concernant l'immigration, par exemple, les défauts physiques ou la maladie.

M. HUGHES: L'existence de ces deux causes pourrait se découvrir avant la venue des immigrants au Canada.

L'hon. M. OLIVER: Pas dans tous les cas. Il n'est pas toujours possible de faire le diagnostic d'une maladie avant qu'elle se déclare. De plus, si les déportations ont été aussi nombreuses l'an dernier, c'est parce que les institutions de charité en Angleterre nous avaient envoyé, en 1907, une foule de gens qui, bien qu'étaient sains de corps, n'ont pas pu se faire au pays ni remplir les emplois disponibles et sont devenus un fardeau pour le public.

M. URIAH WILSON: Je constate qu'en 1907-1908 nous avons envoyé vingt-huit agents spéciaux en Angleterre, à raison de \$100 chacun, outre leurs dépenses. Ces agents coûtent \$10,900 pour leurs appointements et \$11,778 pour d'autres dépenses, ce qui forme un total de \$22,678. Il y a deux ans, j'ai demandé le dépôt d'un rapport faisant connaître ce que ces gens-là avaient fait pour mériter leur rétribution. J'ai une copie de l'un de ces rapports qui m'apprend qu'un individu a été présenté à un nommé Murray, en Angleterre, qu'il a visité environ dix-huit endroits où il a fait des conférences, qu'il a remis une liste renfermant de 300 à 400 noms et adresses à M. Murray qui devait faire parvenir des brochures sur l'immigration aux personnes en question. Il a été absent pendant quatre mois et il a touché \$400 pour ses appointements et \$448 pour ses dépenses,

M. F. OLIVER.

\$888 en tout. Je me demande ce qui en est résulté. J'ai la liste de ces agents, mais je ne trouve pas un seul rapport qu'ils auraient écrit eux-mêmes. Les rapports étaient rédigés par M. Walker, sous-surintendant de l'immigration, à Londres. Nous avons payé \$140,657 en primes, \$32,600 en salaires aux agents envoyés en Grande-Bretagne, \$8,700 aux agents envoyés sur le continent européen et \$35,420 à nos agents aux Etats-Unis. Et si nous ajoutons nos agents spéciaux qui coûtent \$22,678, nous constatons que les salaires et les primes pour le service de l'immigration se sont élevés à un total de \$230,256.19, en 1907-1908. Cette somme paraît considérable pour cet objet particulier. A mon avis, on devrait diminuer les primes. Nous nous rappelons que, par suite d'une erreur du Gouvernement, il a fallu nourrir par charité une multitude d'immigrants dans la ville de Toronto et en d'autres parties du pays.

M. HUGHES: Le ministre s'est-il demandé s'il ne serait pas opportun d'employer une partie des fonds que le pays gaspille pour la compagnie North Atlantic Trading et pour les primes à dépenser de 20 à 30 acres de terre sur un certain nombre de homesteads du Nord-Ouest, à construire une maisonnette confortable sur chacun, à procurer à chaque colon une vache, une paire de bœufs et une charrette, pour le prix desquels il prendrait une hypothèque sur la terre et à amener une foule de famille respectables d'Angleterre pour les établir sur ces homesteads? Si le ministre faisait cela, dans dix ou vingt ans, j'en ai la ferme conviction, le pays serait infiniment plus prospère qu'aujourd'hui.

Je ne crois pas que l'argent que nous avons dépensé pour des annonces nous ait procuré un seul immigrant. Les gens qu'on fait venir en nous les représentant comme des garçons de ferme travaillent deux ou trois mois aux travaux des champs pendant l'été, et ils sont obligés de mendier, d'emprunter, de voler ou d'obtenir des fonds d'Angleterre pour ne pas mourir de faim en hiver. S'il adoptait ce plan, s'il plaçait ces gens-là sur de petites terres où ils pourraient récolter assez de légumes pour passer l'hiver, et où ils auraient un toit pour s'abriter, je suis convaincu que, dans deux ou trois ans, le pays serait plus avancé qu'il ne l'est, malgré ces dépenses considérables. Je le répète, toutes ces primes ne font pas venir un seul émigré vers nos bords, et le ministre et le commissaire de l'immigration le savent ou devraient le savoir. C'est purement et simplement un coup monté par les agents des compagnies de navigation d'Angleterre et un véritable gaspillage.

L'hon. M. OLIVER: Il y a plusieurs années, on a fait l'essai du système qui con-

siste à procurer aux colons des maisons de ferme dans l'Ouest et à hypothéquer la terre, mais l'essai n'a pas réussi.

M. HUGHES: Où?

L'hon. M. OLIVER: Dans la colonie des "crofters", près de Saltcoats, dans le sud du Manitoba et en d'autres endroits, mais l'essai n'a pas réussi et je ne crois pas qu'il réussirait, si nous les tentions de nouveau.

M. HUGHES: Plusieurs de ces "crofters" sont devenus d'excellents colons.

L'hon. M. OLIVER: Mais l'essai n'a pas été satisfaisant. Il n'a pas contribué à la gloire du pays et n'a pas contenté les intéressés. Il n'a plu qu'aux compagnies de prêt qui ont fait des avances aux "crofters" dont elles acquièrent les terres à vil prix, faute de remboursement.

En matière d'immigration, le Gouvernement a toujours été, dans le principe et jusqu'à présent, opposé à l'immigration des indigents, au projet d'aider aux gens à émigrer, et j'espère qu'il le sera toujours. Nous faisons des dépenses pour éveiller l'attention de ceux qui ont les moyens d'émigrer. Ce sont ceux-là que nous voulons recevoir et c'est là la politique ministérielle. Le Gouvernement n'est pas d'avis d'aider aux gens à venir au Canada, ni de leur aider lorsqu'ils y sont rendus.

M. MONK: On le fait cependant sur une grande échelle.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami a laissé entendre que le système des primes est en quelque façon responsable de l'immigration d'un grand nombre de mauvais sujets venus au Canada il y a deux ou trois ans.

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

L'hon. M. OLIVER: C'est ce que j'ai compris.

M. HUGHES: Je ne crois pas que le système des primes ait jamais attiré un seul immigrant au Canada.

L'hon. M. OLIVER: Il n'a pas, que nous sachions, attiré un seul mauvais sujet; mais nous croyons qu'il a servi à engager un grand nombre de bons émigrés à se rendre au Canada. Mon honorable ami insinue que les compagnies de navigation ont comploté ensemble pour répartir les émigrés à leur guise.

M. HUGHES: Entre tous les pays.

L'hon. M. OLIVER: C'est avec les vendeurs de billets de passage que nous traitons. Nous leur disons: Envoyez les émigrés au Canada et nous vous donnerons le double de la commission que vous recevriez si vous les envoyiez ailleurs.

M. HUGHES: Il s'ensuit qu'ils déversent sur nos bords ceux qui ne veulent pas aller ailleurs.

L'hon. M. OLIVER: Si l'immigrant ne remplit pas les conditions que nous exigeons, l'agent ne reçoit pas la prime. Par conséquent, en homme d'affaires, s'il découvre un bon sujet ayant l'intention d'émigrer, il a tout à gagner en l'envoyant au Canada plutôt qu'ailleurs. Tel est le système des primes; il est utile et avantageux lorsque, comme à l'heure qu'il est, on s'en sert pour faciliter le choix des immigrants, et non pas seulement pour attirer un grand nombre d'immigrants.

M. HENDERSON: Quelle partie de ce crédit servira au paiement des primes pour les immigrants qui viendront au Canada?

L'hon. M. OLIVER: On calcule qu'il faudra \$45,000 pour les immigrants anglais; \$8,000 pour les immigrants de l'Europe continentale; \$4,000 pour les enfants et \$5,000 pour les colons venus des Etats-Unis.

M. HENDERSON: Je sens que je suis l'interprète des sentiments de mes électeurs et d'un grand nombre de Canadiens, en disant que le ministre demande exactement \$62,000 de trop pour cette fin. Notre pays est assez grand et assez riche pour attirer de bons immigrants sans que nous rétribuions les vendeurs de billets de passage qui les engagent à se rendre au Canada ou les compagnies de navigation qui les y transportent. S'il vient moins d'immigrants lorsqu'il n'y aura pas de prime qu'il n'en vient lorsqu'il y a des primes, je ne me désolerai pas pour cela. Je crois que les immigrants viennent assez vite, et même un peu trop vite pour que nous puissions avoir soin d'eux. Considérez le fardeau que vous imposez au public, indépendamment du coût des agences fédérales. Considérez les fardeaux que vous imposez aux églises qui doivent s'occuper de ces gens-là. Allez à Winnipeg et voyez ce que coûtent les soins donnés aux enfants chétifs et souffreteux. Il est désolant de voir qu'on amène ici autant d'immigrants de cette catégorie.

Lorsqu'il était dans l'opposition, sir Richard Cartwright a proposé de retrancher \$50,000 d'un modeste crédit de \$120,000 que le gouvernement conservateur demandait pour favoriser l'immigration, ce qui démontre quels obstacles le gouvernement d'alors devait surmonter afin d'obtenir quelques fonds dans ce but. Je le répète, rien ne presse de peupler ce pays. Si nous sommes prudents dans le choix de nos immigrants, nos héritiers nous en seront reconnaissants j'en suis sûr.

Je suis tellement hostile au système des primes que je suis tenu de soumettre une motion au comité et d'obtenir le verdict de la députation. L'immigration a été une question brûlante pendant la lutte que j'ai eu à soutenir et je crois que les électeurs m'ont chaleureusement approuvé chaque fois que j'ai dénoncé le système de la prime. Sans attendre davantage et afin de formuler mon opinion, je propose :

Que toutes les sommes de l'item 62 pour primes aux agents soient retranchées et l'item diminué d'autant.

Si le ministre accepte cette motion, il aura l'approbation du pays. Nous dépensons très rapidement notre argent et il se présente ici une bonne occasion de pratiquer l'économie. Le Canada offre à l'immigration des motifs d'encouragement qui pourraient nous dispenser d'employer un argent si péniblement gagné par les contribuables, à faire venir dans le pays des gens qui feront concurrence aux nôtres.

M. MONK : Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur ne devrait pas oublier que c'est là une chose que demande depuis plusieurs années le congrès du travail du Canada, et que les classes ouvrières de Montréal sont absolument opposées à ces primes. Le décret du conseil qui accorde des primes aux agents pour les terrassiers ne comporte en quelque sorte nulle restriction, et nos agents semblent avoir droit à ces primes pour tout individu quel qu'il soit. Gardons cet argent, et faisons quelque chose pour contenter la classe ouvrière. Je n'ai pas confiance en ces primes pour nous amener des immigrants.

M. MARSHALL : M'est avis que, si le ministre voulait encourager les jeunes femmes à venir dans ce pays, ce serait un pas dans la bonne direction. L'industrie des conserves est fort empêchée par le manque d'employés de cette sorte. Nous ne pouvons pas nous adresser chez nos voisins parce que cela est contre la loi. On dit bien des choses au sujet de l'immigration, mais toute la difficulté vient de ce que l'on fait venir ici des gens qui ne nous sont d'aucune utilité; mais voici une catégorie de personnes qu'il serait bon de faire venir; et, si le ministre voulait bien encourager tant soit peu cette immigration, il rendrait service à l'industrie des conserves. Une fille capable gagnerait de \$1.00 à \$1.60 par jour dans une manufacture; sans compter que nous pourrions augmenter notre mouvement d'affaires si nous étions sûrs de pouvoir nous procurer les services des femmes. Pour des hommes, nous en avons sans difficulté; mais ce sont des femmes qu'il nous faut.

M. BARR : J'espère que le ministre de l'Intérieur va se montrer plus circonspect qu'il ne l'a été jusqu'à présent en ce qui

M. D. HENDERSON.

touche la catégorie d'immigrants qui nous arrivent. On fait venir ici une foule de gens dont la présence est peu à souhaiter. Notre agent d'immigration (M. Scott) s'est vu contraint d'admettre devant le comité de l'Agriculture que l'examen médical n'était pas suffisamment effectif, et qu'on laisse passer des individus dont la santé et les mœurs ne peuvent que nuire aux nôtres. Si nous consultons l'écrasement de nos prisons, nous constatons pour les trois dernières années qu'une forte proportion des criminels sont des immigrants. Le "Star" de Toronto, dont les colonnes sont à la discrétion du Gouvernement, disait l'autre jour, dans un article de fond, qu'une foule d'immigrants viennent s'abattre sur la ville de Toronto et donnent bien du mal à nos institutions de charité. Il est de l'intérêt du pays de ne pas laisser notre Nord-Ouest se peupler d'étrangers qui ne feront jamais de bons citoyens, et nous ferions bien mieux de garder nos prairies pour nos enfants, ou pour les sujets qui nous viennent des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne. En ce qui regarde les Américains, nous savons que, pour la plupart, nous trouverons en eux de bons citoyens. Ils ne manquent pas de devenir d'excellents voisins pour les Canadiens qui s'établissent à côté d'eux. Il serait temps d'établir un système d'inspection un peu plus sévère et de ne plus laisser entrer personne sans de bonnes précautions. On dit qu'une prime aux agents leur sera un encouragement à diriger les émigrés de notre côté. Cela est vrai, mais ces hommes n'ont qu'un objet, celui de gagner la prime; et cet objet, ils l'atteignent en s'employant à encombrer le sol canadien. Pour ce qui est des Etats-Unis, nous savons qu'il leur est à peu près impossible de faire passer dans ce pays des immigrants inutiles ou fâcheux.

M. MICHAEL CLARK : C'est avec beaucoup d'hésitation que je prends la parole à cette heure avancée de la session. Mon hésitation se justifie dans une certaine mesure par le fait que, nouveau venu dans ce pays, j'ai quelque chance moi-même de passer pour une personne peu désirable et pour un corrupteur possible des mœurs de l'honorable député (M. Barr) qui vient de reprendre son siège. J'ai un but cependant en intervenant dans ce débat, c'est d'exprimer l'espoir que le ministre refusera énergiquement de prêter l'oreille aux avis dont nous avons été assourdis depuis trois longs quarts d'heure. Autrement, et quelle que soit l'opinion que l'on ait de lui dans l'est du Canada, je suis parfaitement convaincu que nos gens de l'Ouest vont se demander s'il est bien possible que l'on ait pu leur changer un esprit si remarquablement sain jusque-là. On a dit qu'une once de vérité valait mieux qu'une livre de thé-

orie. Oui, et une once d'expérience vaut une tonne d'opinions.

Il y a deux ans, j'étais moi-même agent d'immigration, et j'avais été chargé par mon honorable ami le ministre de l'Intérieur de me rendre en Angleterre, où mes trois mois de séjour ont dû, je suppose, coûter de \$800 à \$900. Je n'aime pas à mentionner les résultats de mon travail; mais lorsque j'entends faire dans cette Chambre des assertions fondées sur rien autre chose que l'opinion d'un individu, je ne puis m'empêcher de dire, à l'appui de la politique du ministre, que mes efforts ont eu pour résultat de faire passer dans ce pays nombre de gens qui valaient, je ne dirai pas des milliers de dollars, mais des milliers de livres. Se trouvera-t-il dans cette Chambre un député qui blâmera une dépense de \$800 ou \$900 qu'aura faite un homme parti de l'ouest du Canada et qui, comme résultat de ses efforts en Angleterre, a eu le bonheur d'amener de telles familles, aussi propres physiquement et moralement, et d'une intelligence aussi nette, peut-être même un peu plus nette que quelques-uns de ceux qui se sont fait entendre dans cette Chambre.

M. MONK: L'honorable député (M. Clark) aurait-il objection à nous donner le nom de la famille dont il parle? Nous avons beau faire, on refuse toujours de préciser.

M. MICHAEL CLARK: Cette question me surprend de la part de l'honorable député de Jacques-Cartier: j'ai dit que je n'aimais pas à citer des noms, attendu que cela pourrait occasionner des désagréments à ces familles. Quand j'ai dit que je n'aimais pas à mentionner les résultats de mon travail ce n'était pas à cause de moi, mais à cause des personnes qu'il n'aurait fallu nommer. Mais je veux bien, par égard pour mon honorable ami dont j'ai toujours admiré l'extrême courtoisie, lui communiquer privément le nom et l'adresse de l'immigrant auquel je faisais allusion en disant qu'il valait des milliers de livres; je le convaincrai par là de la vérité de mes dires; je n'ai jamais rien affirmé dans cette Chambre que je n'aie été prêt à en fournir la preuve. J'espère en avoir dit suffisamment pour faire comprendre que, quelle que soit dans l'Est l'opinion que l'on se forme des choses de l'immigration, ce n'est toujours qu'une opinion, tandis que, pour nous, qui venons des contrées de l'Ouest, notre opinion est fondée sur la connaissance que nous avons de ce qui se passe là-bas. Au reste, ce serait chose facile que de comparer les résultats d'il y a douze ans avec ceux d'autrefois en fait d'immigration. Je ne m'étonne pas que sir Richard Cartwright ait voulu dans ces temps-là retirer à l'immigration toutes les sommes que l'on y mettait, car il valait mieux en effet supprimer toute dé-

pense pour une politique dont les résultats étaient nuls, pour ne pas dire dommageables au pays. Mais aujourd'hui, ce n'est plus cela. Vous voudriez empêcher l'immigration; en ce cas, ne bâtissez plus de chemins de fer, abandonnez vos cultures, fermez vos fabriques. Ne savez-vous pas, en effet, que le produit de ces fabriques s'en va tout droit dans l'Ouest. Je m'étonne que dans l'Est on ne s'aperçoive pas de l'erreur où l'on tombe lorsqu'on cherche à séparer les intérêts de ces parties extrêmes du pays. Ne l'oubliez pas; vos intérêts et les nôtres sont les mêmes. En ce qui touche particulièrement la question d'immigration, comme aussi celle des terres, la politique du Gouvernement intéresse au même degré et les populations de l'Est et celles de l'Ouest. Et je sais par expérience que cette politique a eu de magnifiques résultats.

M. HENDERSON: L'honorable député de Red-Deer (M. Michael Clark), me permettra-t-il de lui demander si cet homme dont il parle et qui aurait apporté tant d'argent dans le pays, a été amené ici au moyen d'une prime; car autrement tout le discours de l'honorable député porte à faux, et n'a rien à faire avec la question.

M. MICHAEL CLARK: Je ne dirai pas que cet homme soit venu ici comme conséquence directe de ces primes. J'ai dit, cependant, et je crois y avoir mis la modestie voulue, que cette acquisition a été le résultat de mes efforts. L'honorable député (M. Henderson) ne pense pas, je suppose, me faire donner dans un piège aussi grossier, même à une heure aussi avancée de la nuit et de la session.

Je voudrais avoir le temps de discuter cette question; mais c'est notre dernier soir. Il me serait agréable de faire connaître à messieurs les conservateurs la simple vérité sur ce que j'ai fait. Si cela peut contenter mon honorable ami, je lui dirai bien que beaucoup de bons immigrants ont été acquis au Canada par le fait de ces primes. Dans les observations que je viens de faire, j'ai eu en vue des nombreux discours qu'on nous a faits, et non pas seulement la motion qui est devant le comité. Je sais par expérience que les primes ont eu pour résultat de faire passer dans ce pays quantité de personnes. C'est pour gagner cette prime que s'emploient les agents maritimes, ils parlent de ces choses avec les cultivateurs envoyés en Angleterre pour les fins de l'immigration. Un cultivateur avisé ne se pressera pas d'encourager tous ceux qu'il rencontre à partir pour le Canada. Tantôt il réunira un groupe d'auditeurs et tantôt il ira voir les gens individuellement. Il m'est arrivé plus d'une fois de détourner certaines personnes de venir au Canada, leur disant qu'il valait mieux pour elles demeurer où elles étaient. Une entente entre l'agent et

le cultivateur délégué produit toujours un bon effet. Quant à ce système de primes, m'est avis qu'il est un élément fort utile dans la politique d'immigration de ce Gouvernement.

M. DOHERTY: Je serais vraiment fâché d'ajouter aux remarques de l'honorable député de Halton (M. Henderson) et de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) rien dont l'honorable député de Red-Deer pourrait appréhender l'effet désastreux sur l'entendement et le puissant cerveau de l'honorable ministre de l'Intérieur.

Je serais peiné en vérité de prendre part à ces terribles opérations. Mais j'aimerais donner mon mot d'approbation en faveur de cette motion, qui exprime à la fois une désapprobation et une condamnation d'un mode particulier d'encouragement à l'immigration, sans attaquer toutefois aucun mode d'encouragement quelconque. Il me semble que ce mode de prime, cette façon de payer un certain montant à quiconque nous envoie un immigrant, est un mode qui nous expose à recevoir des sujets fort peu désirables. Quel moyen le ministre peut-il employer pour contrôler le choix des sujets qui nous sont envoyés? Il dit que tous sont tenus de subir notre examen, et on nous a donné, ce soir, des chiffres, pour montrer ce qu'il en coûte pour déporter les individus qui subissent notre examen. Mais il y a plus. On m'apprend que ces primes sont payées à des personnes censées appartenir à certaines professions, se livrer à certaines occupations. Je serais curieux de savoir quel moyen le ministre peut employer pour contrôler la vérité des déclarations tendant à dire que telles personnes se livrent à telles occupations une fois rendues au Canada? Peut-il nous montrer que les personnes qui nous arrivent comme immigrants de ces diverses catégories primées, se livrent effectivement, après être débarquées au Canada, aux occupations respectives qui leur sont attribuées?

Si le ministre allait dans les villes populeuses, il y trouverait un nombre considérable d'immigrants récemment débarqués, faisant concurrence aux ouvriers engagés à des occupations autres que celles que le ministre est censé avoir en vue en accordant cette prime. Il verrait que l'opinion parmi les ouvriers qui s'associent à ces immigrants, est que cette prime contribue pour beaucoup à amener au pays des gens qui ne sont pas des catégories mentionnées dans la loi, mais qui s'en viennent prendre la place de nos ouvriers des villes quand le travail n'est pas déjà trop abondant, ou qui leur font une concurrence telle que leurs gages ou leurs moyens de subsistance sont diminués.

Il m'a toujours semblé que le conseil des métiers et du travail et les unions ouvrières, qui se sont opposés à ce mode de prime,

M. M. CLARK.

ont fait valoir de solides raisons à l'appui de leur dire, et qu'ils sont tout à fait dans leur droit en se plaignant qu'on emploie les deniers publics, qui sont une part de leur contribution, à amener dans nos villes un élément de population qui rivalise avec les ouvriers dans une sphère d'action déjà surabondamment pourvue de main-d'œuvre. Je dois dire que j'approuve cordialement la motion de mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk). Je serais flatté de croire qu'un mot de moi pourrait induire le ministre à modifier sa politique sur ce sujet. Je ne doute pas que même dans l'Ouest on ne s'opposerait pas à la suppression d'une méthode qui donne fortement raison à l'ouvrier de croire que cette méthode nuit à ses intérêts.

L'hon. M. OLIVER: Je ne doute pas que les ouvriers canadiens pensent comme l'honorable député, car il prend tous les moyens, lui et ses amis, de le lui faire croire. Mais ce n'est pas vrai.

M. DOHERTY: Je l'ai appris d'eux. Je ne le leur ai jamais enseigné.

L'hon. M. OLIVER: Je dirai que nous employons la prime et nos agents pour les fins qui sont exposées dans les documents placés devant la Chambre, et la preuve que nous réussissons se trouve dans le nombre de terrains placés que nous concédons dans l'Ontario. Nous nous efforçons d'obtenir des colons pour l'Ouest et nous en obtenons en plus grand nombre que jamais. Nous avons concédé 40,000 homesteads l'an dernier, dans les trois provinces des prairies.

M. DOHERTY: Tous des colons primés?

L'hon. M. OLIVER: Non, pas tous. Je n'ai pas les chiffres, mais ce sont les colons qui s'établissent sur les homesteads qui ont droit à la prime, ou les agents de compagnies de navigation qui nous les envoient. Mais ceux qui viennent faire la concurrence aux ouvriers de la circonscription de l'honorable député n'ont pas droit à la prime.

M. URIAH WILSON: Combien sur ces 40,000 viennent des vieilles provinces canadiennes?

L'hon. M. OLIVER: Je l'ignore. Il n'y a pas de différence que ces colons viennent des vieilles provinces. La question est qu'un grand nombre d'entre eux ont été induits à venir s'établir au Canada par les efforts du département de l'Immigration, et que c'est grâce à ces efforts que nous voyons tant d'immigrants s'établir dans l'Ouest. Le résultat n'est pas de susciter de la concurrence aux commettants de l'honorable député, mais de leur donner du travail, et s'il y a aujourd'hui à Montréal 100,000 personnes de plus qu'il y a dix ans, et si ces personnes reçoivent de meilleurs gages aujourd'hui qu'alors, ce que

n'ignore pas l'honorable député de Sainte-Anne, c'est que le département de l'Immigration a amené au pays un si grand nombre de colons sur nos terres.

M. DOHERTY: L'honorable ministre a-t-il plus droit d'établir une relation de cause et d'effet entre cette prime et la concession des homesteads, qu'en a l'ouvrier d'établir la même relation entre cette même prime et les immigrants qui viennent s'établir dans les villes?

L'hon. M. OLIVER: Sans doute. Le Gouvernement paye une prime sur des personnes qui, ostensiblement, viennent s'établir sur nos terres, et il refuse le service de cette prime à quiconque vient, ostensiblement, faire la concurrence aux commettants de l'honorable député. Il est raisonnable de croire que le Gouvernement a, jusqu'à un certain point, atteint l'objet qu'il a en vue. Il ne paye certainement pas une prime à ceux qui, ostensiblement, viennent faire concurrence à ses électeurs, et il ne paye pas une prime à personne qui est trouvé en concurrence ou qui se dispose à faire la concurrence à ses électeurs.

M. DOHERTY: Pourquoi le ministre ne s'assure-t-il pas avant de payer la prime?

L'hon. M. OLIVER: Le ministre a souvent réussi à s'en assurer.

M. HUGHES: Quelles catégories d'immigrants sont primés?

L'hon. M. OLIVER: Les cultivateurs, les ouvriers des champs, les serviteurs-domestiques et les ouvriers en construction de chemins de fer.

M. SEXSMITH: Le ministre voudrait-il me dire si le département prime les jeunes gens qui viennent des autres provinces du Canada? Nous en avons des milliers, et je crois qu'il est juste de leur offrir une compensation pour aller coloniser l'Ouest.

L'hon. M. FIELDING: Comme citoyen d'une vieille province, je ne veux pas que le Gouvernement offre d'encouragement aux jeunes gens pour les enlever à ma province.

M. CROSBY: Si je comprends bien l'amendement, il ne propose pas de supprimer aucun encouragement à l'immigration. Il propose simplement de retirer le service de la prime à l'agent. Si jamais nous avons pu nous dispenser de payer cette prime, c'est bien cette année, quand cette prime représente \$62,000. Je proposerais au ministre des Finances, comme citoyen d'une des vieilles provinces, de donner ces \$62,000 au ministre de la Marine et des Pêcheries, pour l'aider à construire un bateau pour la Nouvelle-Ecosse. Ce serait nous apporter une grande aide. Le ministre de l'Intérieur a dit, il y a un instant, que les ouvriers avaient beaucoup de tra-

vail. Comme citoyen d'une vieille province, je répondrai qu'aucune fabrique des Provinces maritimes n'emploie la moitié du monde qu'elle employait il y a quelques années, et ne donne la moitié de son ancien rendement. J'ignore si c'est partout la même chose au Canada, mais je sais que c'est l'état de choses qui existe dans les Provinces maritimes.

S'il en est ainsi, pourquoi accordons-nous des primes à des agents à l'étranger pour nous raccoler des immigrants? Que penseriez-vous qu'un fabricant qui ne peut pas fournir à la demande et qui lance une bande d'agents sur les marchés pour solliciter des commandes? S'il vend déjà toute sa production, quelle raison aurait-il d'employer des agents pour lui obtenir plus d'ordres? Cependant, c'est ce que nous faisons. Nous n'avons pas assez d'ouvrage pour nos propres ouvriers. Il est bien entendu que les mineurs des provinces de l'Est n'auront pas autant d'ouvrage que l'année dernière ou l'année d'avant. Les mines n'ont pas fait jusqu'à présent le nombre de ventes habituelles, et tout prévoir que les mineurs auront moins de travail qu'à l'ordinaire. Il en est de même pour toutes les industries dans les Provinces maritimes.

Je ne veux pas empêcher personne qui en a le désir de venir s'établir au Canada. Nous continuerons à encourager l'immigration, et ceux qui ont un millier de piastres ou un millier de livres sterling pourront comme par le passé venir s'établir au Canada. Mais nous devrions faire cesser cette prime. Si nous avons \$62,000 à dépenser à cette fin, nous ferions bien mieux de les dépenser de façon à donner du travail aux ouvriers de l'Est. Au lieu de dépenser cette somme en primes, construisons-en un navire pour le ministre de la Marine et des Pêcheries, pour l'aider à protéger nos côtes, ce qui sera beaucoup plus avantageux que d'accorder une prime aux agents en Europe.

(L'amendement de M. Henderson n'est pas adopté.)

M. MONK: Je regrette que le ministre n'ait pas jugé à propos d'adopter l'amendement de l'honorable député (M. Henderson.)

Je propose que la prime aux immigrants prévue à l'article 62 soit limitée aux cultivateurs, aux ouvriers des champs, et aux servantes. Lorsque l'ouvrier a souffert de la concurrence déloyale de la main-d'œuvre étrangère, nous lui devons, je crois, de revenir à l'ancien état de choses. L'honorable ministre sait que nous avons coutume de payer une prime pour les cultivateurs, les travailleurs ruraux et les servantes. Le décret fut modifié par

le conseil, mais je crois que nous devrions réimposer cette restriction, au moins pour cette année. La motion actuelle s'applique à des personnes comme l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) qui s'est vanté, je crois, d'être cultivateur. Nous ne pouvons certainement jamais trop avoir d'immigrants de la qualité de l'honorable député de Red-Deer au Canada. Néanmoins, il ne faut pas oublier qu'il est de ceux qui furent engagés temporairement pour agir comme agent d'immigration.

Son cas est particulier, car généralement, on donne des emplois de ce genre à des candidats défaits, mais je puis dire à mon honorable ami que bien que nous soyons heureux d'avoir dans notre pays des personnes qui, comme lui, viennent des Iles Britanniques, nous, qui depuis des générations habitons le Canada, découvert par nos pères qui l'ont colonisé et défendu, pays que nous, de la génération actuelle, regardons être notre patrie, d'une façon un peu différente que le voit mon honorable ami, nous considérons que nous avons droit de coloniser ce pays, et que nous allons prendre le temps qu'il faut. Il n'est pas nécessaire de l'encombrer de population, de le remplir à n'importe quel prix. Nous sommes un jeune peuple, nous pouvons prendre le temps nécessaire pour choisir des colons convenables, et nous croyons que les anciennes provinces devraient réserver une partie de ce riche territoire que nous avons payé de notre argent, que les nôtres ont colonisé, et que nous ne devons pas remplir de population à tout prix, ainsi que mon honorable ami de Red-Deer le voudrait.

L'hon. M. OLIVER: Je dois faire remarquer que présentement nous ne payons de primes que pour les cultivateurs, les ouvriers de ferme et les domestiques. Nous avons payé des primes autrefois pour les ouvriers de chemins de fer et journaliers ordinaires jusqu'au printemps dernier. A cause la diminution de l'ouvrage, on a jugé à propos de retrancher les ouvriers de chemins de fer, et depuis ce temps, nous ne payons de primes que pour les cultivateurs, les ouvriers de ferme et les domestiques.

M. URIAH: Le ministre voudra-t-il me dire à quelle date ces primes ont été retranchées.

L'hon. M. OLIVER: Je ne pourrait pas donner ainsi à l'improviste la date, mais je crois que la circulaire à cet effet a été envoyée il y a un an au mois d'avril.

M. URIAH WILSON: Le ministre voudra-t-il déposer cette circulaire sur le bureau de la Chambre?

Une VOIX: Etait-ce un décret du conseil?

L'hon. M. OLIVER: Non, c'était un ordre du département.

M. F. D. MONK.

M. MONK: Le décret du conseil mentionne les ouvriers de chemins de fer, les jardiniers, les hommes d'écurie et quelques autres. Il permettait à tout le monde d'entrer.

L'hon. M. OLIVER: Ce n'était pas un décret du conseil, c'était une circulaire du département.

(L'amendement est rejeté).

M. CROSBY: Pourquoi rejeter cet amendement?

L'hon. M. OLIVER: Parce que le Gouvernement ne veut pas être empêché de s'en servir, si l'occasion s'en présente.

Hôpital Winnipeg et Saint-Boniface, \$15,000.

M. SAM HUGHES: Je croyais que ces hopitaux étaient sous la juridiction provinciale.

L'hon. M. OLIVER: Ceci est un crédit spécial que le Parlement vote depuis plusieurs années en rapport avec l'immigration. Winnipeg est le point où arrivent tous les immigrants d'outre-mer, et d'où ils sont distribués dans les prairies; lorsque ces immigrants ont fait la traversée de l'océan, il y a souvent des malades parmi eux qu'il faut soigner aux hôpitaux locaux, et le Gouvernement paie pour chaque malade la différence entre la subvention provinciale et la somme de \$1 par jour.

M. WRIGHT: Le ministre double pratiquement l'octroi cette année. S'il a adopté des mesures pour restreindre l'entrée au pays d'immigrants non désirables, on serait naturellement porté à s'attendre que le crédit pour les hôpitaux sera réduit. Mais, le fait qu'il est presque doublé semble indiquer que nous allons recevoir un plus grand nombre que dans le passé d'épileptiques et autres malades qu'il faut envoyer aux hôpitaux.

L'hon. M. OLIVER: Les maladies qui sont traitées dans ces hôpitaux ne sont pas celles dont sont atteints les immigrants compris dans la catégorie des non désirables exclus.

M. HUGHES: La province du Manitoba paie-t-elle une somme par chaque immigrant envoyé à l'hôpital de Winnipeg ou de Saint-Boniface?

L'hon. M. OLIVER: Oui. Le gouvernement provincial paie 27 cents par jour par malade dans l'hôpital et le Gouvernement fédéral complète dans le cas des immigrants la différence entre 27 cents et \$1.

M. HUGHES: Le ministre a-t-il les pièces justificatives prouvant que cet argent a été payé réellement pour des immigrants?

L'hon. M. OLIVER: Lorsqu'un malade qui dit être un immigrant entre à l'hôpital, l'hôpital est tenu d'en avertir notre agent qui va s'assurer par lui-même des faits. Nous payons pour tous les immigrants qui sont obligés d'aller à l'hôpital dans le cours de 12 mois après leur arrivée.

M. HUGHES: Combien avez-vous d'hôpitaux sur la liste?

L'hon. M. OLIVER: Il y en a deux qui touchent ce crédit spécial; mais dans plusieurs parties du Nord-Ouest nous venons en aide aux efforts charitables des localités qui maintiennent des hôpitaux publics.

M. BARR: D'après cet état on a dû traiter dans les hôpitaux l'année dernière 19,000 malades.

Pénitencier de la Colombie-Anglaise, \$56,500.

M. J. D. TAYLOR: Je désire dire quelques mots sur le pénitencier de la Colombie-Anglaise. J'en ai déjà parlé il y a quelque temps, mais j'ai obligé de suspendre les débats, par ce que nous n'avions pas le rapport qui avait été demandé au sujet des incidents de l'évasion d'un nommé Bill Miner. Ce rapport a été déposé depuis, et il paraît justifier abondamment l'idée que j'ai émise d'instituer une enquête complète dans les circonstances qui entourent l'évasion de ce desperado fameux.

Peu de temps après le dépôt des documents, j'ai averti le Gouvernement que je me proposais d'offrir une résolution de cette question, lorsque serait faite la motion pour que la Chambre se forme en comité des subsides, mais vu que cette occasion ne s'est pas présentée aussi vite que je l'aurais désiré, et que, une ou deux fois, lorsque je me proposais de faire ma motion, l'honorable solliciteur général, M. Bureau, m'a demandé d'attendre, j'ai remis la question jusqu'aujourd'hui, alors qu'il ne peut plus être question de présenter une résolution ou de consacrer à cette discussion un temps aussi long que son importance demanderait.

Conséquemment, sans essayer d'offrir une résolution ou de faire voter le comité, je désire appeler l'attention de la Chambre sur quelques faits mis en lumière par cet amendement. Je dis ces choses parce qu'un honorable membre de la droite a cru devoir, il y a deux semaines, m'accuser d'avoir manqué à mon devoir parce que je n'ai pas mis à exécution ma promesse qu'il dit que j'avais faite au commencement de la session, de porter certaines accusations contre certains fonctionnaires du Gouvernement, mais que j'avais reculé.

Cette assertion ne repose sur aucune base, et je suis certain qu'elle a été faite par cet

honorables député par ignorance complète des faits. En effet, depuis que ces documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre je voulais, non pas porter des accusations—parce que jamais je n'ai menacé ou promis d'en porter—mais seulement de discuter la question. Mes remarques ne sont pas dirigées contre le département de la Justice, ou le solliciteur général ou le service généralement. Je veux être très précis comme je crois l'avoir été auparavant; et, pour éviter tous malentendus je désire déclarer que la plainte que je veux faire est celle-ci: que le pays ne reçoit pas une inspection suffisante des pénitenciers pour l'argent que nous payons, ayant spécialement en vue l'inspection du pénitencier de New-Westminster.

Pour établir ce point, je désire appeler l'attention de la Chambre sur quelques faits qui sont révélés par ces documents. Mais avant de les examiner, je voudrais dire quelques mots au sujet de l'explication qui a été donnée par le ministre de la Justice lorsque ce bill a été discuté devant cette Chambre. Son explication était que le délai dans l'institution de cet enquête avait été causé par l'acte extraordinaire du sous-préfet, qui a envoyé un télégramme à l'inspecteur Dawson à Kingston au lieu de l'envoyer à Ottawa, ce qui a causé un long retard. La Chambre se rappellera quelle grande importance on a voulu donner à ce fait, et comme ce malheureux sous-préfet a été blâmé pour avoir manqué à son devoir en donnant une adresse incorrecte sur sa dépêche.

C'est là un incident de peu d'importance, mais le fait même que le ministre a fait une assertion aussi trompeuse à la Chambre est pour moi une preuve que quelqu'un—qu'il n'est pas de mon devoir de nommer mais qui a été l'aviseur du ministre dans cette occasion—a voulu faire croire à la Chambre une chose qui n'était pas vraie, et que l'honorable ministre n'aurait pas cru lui-même s'il avait pris connaissance des documents que j'ai maintenant devant moi. Dans ces documents, je vois que loin d'avoir été mal adressé, le télégramme portait la bonne adresse. Je vois qu'il a été adressé à l'inspecteur Dawson à Ottawa, et que de sa résidence à Ottawa le bureau de télégraphe a reçu des instructions, et qu'alors, pour la première fois, l'adresse a été changée en celle de Dawson à Kingston. Je vois aussi que les circonstances ont été expliquées en détail au département de la Justice par le gérant local de la compagnie du télégraphe du Pacifique environ 10 jours après que la chose a eu lieu et que l'incident a fait le sujet de deux ou trois lettres qui sont parmi les documents, montrant que le département savait que le télégramme avait été

correctement adressé la première fois, et qu'il connaissait toutes les circonstances dans lesquelles l'adresse avait été changée pour envoyer le télégramme à Kingston.

Au commencement de cette discussion, le ministre de la Justice (M. Aylesworth) nous a dit qu'il avait reçu avec beaucoup de soupçons, vu l'état de désorganisation dans lequel était le pénitencier de New-Westminster, état indiqué par les nombreuses évasions et autres faits inquiétants, la nouvelle, le 8 août, que quatre prisonniers s'étaient échappés. Tout le monde aurait supposé que l'inspecteur des pénitenciers dont le devoir est de visiter cette institution et de se renseigner sur ce qui se passe, aurait partagé les soupçons du ministre lui-même. Mais au lieu de rester debout cette nuit-là, ou même de prendre la peine d'envoyer un télégramme, afin de connaître l'étendue du désastre, nous voyons d'après les documents que le matin du 9, l'inspecteur a quitté Ottawa pour aller à Kingston. Il n'est pas allé là par le train express sur lequel on aurait pu communiquer avec lui à toutes les stations le long de la ligne; il n'a pas choisi le mode ordinaire de voyager que chacun de nous qui aurait voulu aller d'Ottawa à Kingston aurait pris, mais d'après sa propre déclaration, il est parti par bateau le matin du 9 août et est arrivé à Kingston à 6 heures le 10. Et ce n'est qu'à 10 heures du soir, le 11 août, soit trois jours après que la nouvelle inquiétante envoyée de New-Westminster a été reçue à Ottawa, qu'il est allé à la demeure de son beau-frère où, on présume, il avait donné ordre d'envoyer ses lettres et où il a reçu ce télégramme qui lui a été adressé le 9.

Cela montre que, dès le début même, cette affaire à New-Westminster a été traitée si à la légère que cela indique que l'inspecteur préposé à cette besogne ne comprenait pas l'importance de ses fonctions et qu'il n'était pas de taille à faire face à des besoins de pareille urgence. Cette observation faite, j'aborde la question de New-Westminster. La première raison alléguée par les journaux pour croire qu'il se passait quelque chose de grave se trouve dans le rapport officiel du sous-préfet Bourke :

Le trou creusé sous la clôture prouve clairement que l'excavation pratiquée dans la partie extérieure a été faite du dehors même. Comme personne n'allait à cet endroit au cours de la journée, cette partie du travail a dû s'effectuer de nuit. Cette circonstance jointe à d'autres me porte à croire que Miner a bénéficié d'aide de l'extérieur, dans son évasion. Je vous transmettrai un autre rapport, lorsque nous abandonnerons les perquisitions.

Ici le sous-préfet affirme clairement qu'on a tramé un complot; car c'est bien là ce qu'il faut entendre par cette aide de l'extérieur. Sur réception de ce rapport, il va sans dire, le département s'éleva à la hauteur des circonstances. L'inspecteur Daw-

son n'était pas encore revenu de Kingston, et sans s'occuper de la situation de New-Westminster, situation dont le ministre avoue avoir reconnu la gravité comme l'inspecteur lui-même aurait dû la reconnaître; il voyagea à petites journées de Kingston où il semble être arrivé en bateau sur le canal, jusqu'à Dorchester, à l'autre extrémité du pays. Là, il reçoit cette lettre que lui adresse l'inspecteur Stewart.

Ottawa, 21 août 1907.

Cher M. Dawson,—Le ministre a mis à l'étude les rapports reçus relativement à la récente évasion en Colombie-Britannique et à son avis, il doit s'effectuer à cet égard une enquête approfondie sur place. Il suggère que vous abrégiez, si la chose est possible, votre visite d'inspection à Dorchester, et vous seriez probablement en mesure de retourner, sans visiter Saint-Vincent-de-Paul, au cours de cette tournée. Le ministre a l'intention de vous demander de diriger cette enquête qu'il importe, à son avis, de ne pas ajourner, en vue des observations et des critiques que cet incident a provoquées, surtout dans l'Ouest. Voudriez-vous bien m'indiquer, par dépêche, la date de votre arrivée probable à Ottawa.

En temps utile, M. Dawson atteignit New-Westminster et commença l'enquête. Le procès-verbal de cette enquête couvre environ 150 pages de ce rapport. Je me contenterai de donner lecture de cette partie du rapport, tendant à prouver l'existence d'un complot tramé au dehors, afin de faciliter la sortie de cet homme du pénitencier, par une autre voie que le moyen ordinairement employé en demandant au Gouverneur général l'exercice du droit de grâce. Cette preuve figure dans la déposition assermentée de l'instructeur, George McKenzie. Je dois ajouter que ce vieillard est un homme d'une réputation inattaquable. A mes yeux, il n'y a pas de fonctionnaire public au Canada, d'une conduite plus exemplaire que l'inspecteur George McKenzie, de New-Westminster. C'est un homme à la parole duquel j'ajouterais implicitement foi. J'en suis convaincu, il ne voudrait pas faire, sous la foi du serment, la moindre affirmation entachée d'erreur ou d'inexactitude. Relisons les parties essentielles de sa déposition.

1. Je suis instructeur, à l'atelier de cordonnerie.
2. Le forçat Edwards (Bill Miner) travaillait dans mon atelier.
3. Il y a huit ou neuf mois, Miner, un jour, fut mandé au bureau du préfet, et il fut absent environ une heure. A son retour, il vint à moi et me dit qu'il désirait me parler. Il semblait en proie à l'excitation.
4. Il me dit que l'agent de police Allick qui est au service de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et son avocat du pays supérieur, étaient venus le voir. (Bullick fixe la date au 9 février 1907).
5. Il dit que M. Bullick l'avait informé qu'il avait été autorisé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à déclarer que la compagnie avait reçu du gouvernement la promesse qu'il (Miner) serait gracié,

M. J. D. TAYLOR.

s'il consentait à livrer à la compagnie certaines obligations australiennes, évaluées à £50,000, que la compagnie croyait que Miner avait enlevées du wagon de l'express, quand il avait volé le train près de Mission, il y a deux ou trois ans, ou s'il pouvait fournir à la compagnie la preuve convaincante de la destruction de ces obligations.

6. Miner avoua franchement qu'il était le chef de la bande qui avait volé le train du chemin de fer canadien du Pacifique, près de Mission.

7. Je lui demandai s'il avait gardé les obligations, et il me dit qu'il les avait gardées, mais qu'il ignorait leur valeur, ou si elles étaient négociables.

8. Il dit qu'ils avaient vidé le contenu du coffre-fort de l'express dans des sacs et qu'ils n'ont cherché à constater la nature de leur butin qu'après avoir établi leur camp pour la nuit.

Ils n'ont pas allumé de feu. La seule lumière à leur disposition venait des allumettes qu'ils brûlaient. A la lumière des allumettes, ils examinèrent les sacs contenant le butin, et ils trouvèrent les obligations. Tout d'abord, ils crurent que c'étaient des obligations américaines, et dans ce cas ils pensèrent qu'ils pourraient les négocier. Lorsqu'ils constatèrent que c'étaient des obligations australiennes portant le nom du roi Edouard, Miner jugea qu'il serait trop dangereux d'essayer de les convertir en espèces. Il proposa de les renvoyer, mais ses complices s'y opposèrent. Ils craignaient que cela ne leur créât quelque ennui.

9. En définitive, ils décidèrent de les enfouir dans le sol, et c'est ce qu'ils firent, en les enterrant sous une bille, à quatre milles de Lindon. Ils enfouirent leurs fusils dans le sol, près des obligations.

10. Miner me demanda d'aller examiner les obligations et de constater si c'était bien les obligations que l'agent de police demandait. Il me dit que je pourrais demander un congé de quatre jours pour aller à la chasse. Il pourrait me donner une carte qui me permettrait de trouver les obligations. Il n'avait pas eu le temps de les examiner lui-même. A mon retour, je lui dirais précisément la valeur précise des obligations et il saurait alors ce qu'il faudrait faire pour négocier avec l'agent de police.

11. A cet endroit de la conversation, j'enjoignis à Miner de s'arrêter. Je lui dis que j'étais depuis bien trop longtemps au service pour me laisser prendre à pareil piège. Je serais aussi coupable que lui, si je manquais de remettre les obligations à leurs propriétaires légitimes, quand je les trouverais.

Je lui conseillai de se rendre immédiatement chez le préfet et de tout lui révéler. Si le préfet m'envoyait, j'irais volontiers. Je lui dis qu'il vaudrait mieux prendre l'avis du préfet sur la conduite à suivre plutôt que de faire quelque marché avec les agents de police. Je me rendis alors chez le préfet, pour l'informer de ce que Miner m'avait dit au sujet des détectives qui offraient d'obtenir sa grâce, s'il consentait à leur indiquer l'endroit où se trouvaient les obligations. Le préfet me dit qu'il connaissait l'affaire, et je n'en dis pas davantage.

Je le demande ici au comité: quel but Miner voulait-il atteindre, en faisant pa-

reil avec l'instructeur McKenzie, si, comme la Chambre en a été informée dans une circonstance précédente, ce récit était une fable imaginée par un autre bandit pour appeler l'attention sur Miner? Ils étaient tous deux âgés; ils avaient travaillé ensemble au banc de cordonnerie pendant près d'un an. Miner n'était pas un forçat ordinaire. Sans parler de cette faiblesse qui le portait à voler les riches au bénéfice des pauvres, comme il le dit, c'était un homme pour lequel un instructeur pourrait nourrir quelque estime. Il ne faut pas l'oublier. Miner n'était pas tellement dépravé qu'il lui fût impossible de gagner la confiance de l'instructeur qui était en mesure de savoir si l'on pouvait ajouter foi à ses paroles.

Or, voici qu'il prend cet homme dans ses confidences, lui demande de prendre une carte, de se rendre à un endroit situé à 28 milles environ des portes de la prison, pour s'assurer s'il trouverait cachés à cet endroit trois fusils, et tout près de là un sac contenant les obligations. Si l'instructeur eût acquiescé à cette proposition, sans rien trouver, Miner aurait été jugé indigne de toute confiance, et il n'aurait absolument rien eu à gagner. Ce récit semble assez plausible, et paraît avoir été accepté par l'inspecteur comme étant digne de créance, dans une certaine mesure. Quoi qu'il en soit, au cours de cette enquête, on n'a pas fait la moindre tentative pour vérifier le récit de Miner, au moyen de quelque autre recherche de la part de l'inspecteur. Il est constaté qu'on n'a pas donné suite à la chose, sauf qu'on a demandé au sous-préfet des renseignements au sujet de la déclaration de Miner, affirmant qu'il avait eu une entrevue avec trois inconnus, au bureau du préfet. Voici un passage important que j'avais omis.

Miner dit qu'il était seul avec l'avocat et le détective. Et il affirme qu'il n'y avait nulle autre personne présente, sauf l'avocat et l'agent de police. Il dit qu'ils devaient retourner dans une semaine.

La seule attention faite à cette entrevue se trouve dans la déposition du sous-préfet Bourke, à la page 100 du rapport, et voici ce qu'il dit:

Il n'est pas fait mention de la visite de McIntyre, de Bullick, et d'un autre individu.

Je tiens à dire un mot au sujet de la présence de McIntyre. Dernièrement, ce monsieur a catégoriquement nié avoir figuré dans cette entrevue, et il a dirigé des poursuites au criminel pour diffamation de caractère contre le sous-préfet Bourke pour avoir déclaré, dans un endroit où il ne pouvait réclamer de privilèges, que McIntyre était présent à cette entrevue, et les tribunaux lui ont donné gain de cause. Relisons la déclaration de Bourke:

Il n'est nullement fait mention de la visite de A. McIntyre, du détective Bullick et d'un autre individu. Un jour, au cours de l'au-

tomne ou de l'été dernier, le garde dans la salle me dit que trois hommes étaient venus voir Miner, qu'ils se trouvaient dans le bureau du préfet et que Miner était avec eux. Le préfet se trouvait alors dans la bureau du comptable. Je n'ai pas vu ces individus. Tout ce que je sais à leur égard, je le tiens du garde. Je ne saurais désigner celui qui était de service dans la salle ce jour-là.

Dans son rapport, l'inspecteur Dawson, à la page 46 du rapport adressé au département, parle en ces termes de l'incident en question. Page 46 de la preuve testimoniale:

Je n'en doute nullement, les forçats ont bénéficié de l'aide de complices du dehors. Le trou a été creusé du côté extérieur. Je ne saurais me rendre compte de la complète disparition des quatre forçats, s'ils n'ont pas bénéficié, à leur sortie, de l'aide de mains habiles. (Voir la déclaration du forçat Campbell, page 57.) Le préfet White est gravement malade. On m'a interdit de lui parler de toute question qui pourrait l'agiter. Je ne saurais l'examiner au sujet de la visite de McIntyre, de Bullick et d'un autre individu avec lesquels Miner, dit-on, aurait été en conférence dans le bureau, sans être accompagnés d'un officier quelconque (pages 49 et 51).

L'impression créée au département, à la réception de ce rapport de l'inspecteur Dawson, se dégage de l'extrait suivant que j'emprunte d'une lettre adressée à l'inspecteur Dawson par l'inspecteur Stewart, le 11 octobre (page 127):

Miner a reçu la visite d'individus qui n'étaient nullement autorisés à pénétrer dans la prison, et il est prouvé qu'on n'a pas pris note de ces visites. Son avocat était autorisé à le visiter, mais seulement en présence du préfet ou de tout autre fonctionnaire désigné par le préfet, et il est prouvé qu'on n'a jamais usé de cette précaution. Rien n'autorisait l'admission des autres visiteurs mentionnés et en admettant ces étrangers et en leur permettant de converser avec les forçats, on a assumé une responsabilité dont nul fonctionnaire du pénitencier n'est revêtu. Il y a lieu de soupçonner que cet évènement a été facilité par ces irrégularités. Si la chose est possible, on devrait obtenir de plus amples renseignements au sujet de la visite et des visiteurs mentionnés par l'instructeur McKenzie.

A la page 131, M. Stewart revient à la charge et écrit à M. Dawson:

Le ministre désire obtenir de plus amples renseignements au sujet de la mystérieuse visite de McIntyre, de Bullick et du visiteur inconnu, auxquels on a permis, apparemment, d'avoir une entrevue avec le forçat, sans surveillance, il y a huit ou neuf mois. Il n'est pas probable que McIntyre donnera aucun renseignement, mais peut-être, si vous pouvez obtenir l'adresse de Bullick, il vous sera possible de recevoir sa déclaration relativement à ce qu'ils faisaient et aussi si on leur a laissé visiter le forçat sans une permission officielle. La question a été entièrement établie dans le témoignage de l'instructeur McKenzie. Si vous désirez la liasse, je vous l'enverrai.

Nous voyons par cette lettre que non seulement l'inspecteur Dawson, mais aussi

M. J. D. TAYLOR.

l'inspecteur Stewart et le ministre lui-même attachent la plus grande importance au témoignage de l'inspecteur Mackenzie. Ils désiraient des renseignements sur un point spécial, à savoir ce qui s'était passé dans l'entrevue entre une personne supposée être M. McIntyre. Le détective Bullick, le brigand Terry et Miner. Il me paraît que si une enquête très complète avait été faite par l'inspecteur, si on avait fait des recherches telles qu'il ne restait plus l'ombre d'un doute quant à la responsabilité à fixer, qu'on aurait dû, quand on est arrivé à une piste pareille, l'abandonner ou revenir en arrière de deux ou trois semaines après la réception d'une lettre de l'inspecteur ou du ministre à Ottawa. Il me semble que si l'inspecteur était capable de faire une enquête dans une accusation pareille, après avoir constaté, comme il était dit dans le rapport du sous-gardien, que l'évasion de Miner avait été facilitée par de l'aide venant du dehors, il aurait été habile de suivre l'indication fournie dans le rapport de l'entrevue. S'il l'avait suivie, on aurait pu croire que la première personne à laquelle il se serait adressé aurait dû être M. McIntyre, bien qu'on ait pu s'attendre à ce qu'il donnât aucun renseignement parce qu'il était là en qualité d'avocat du prisonnier et que tout ce qui s'était passé entre eux resterait secret. Dans ces circonstances, il était naturel qu'il n'aurait pas donné de renseignements. Mais si l'inspecteur s'était informé auprès de M. McIntyre, il aurait su immédiatement que le renseignement était faux, que M. McIntyre n'était pas là et alors il aurait eu à résoudre le problème de savoir qui était entré au pénitencier et avait été désigné par Miner comme son avocat, parce que le comité remarquera que Miner n'a pas fait mention du nom de McIntyre, que ce nom a été ajouté gratuitement par quelqu'un, mais Miner a dit que son avocat était là et les témoignages démontrent que Terry était présent.

Il me semble qu'un enquêteur désireux aurait abandonné cette piste et se serait informé si M. McIntyre était là et découvrant qu'il n'y était pas, se serait efforcé de répondre à cette question: qui était celui qui a été décrit par cette homme comme étant son avocat d'en haut? Était-ce un homme déguisé en McIntyre et dans ce cas qui était-ce? Essayons de savoir de Bullick qui il était. On aurait pu croire aussi que l'inspecteur se serait adressé à Bullick qui était très connu comme inspecteur du chemin de fer Pacifique-Canadien. Il n'est pas difficile de trouver l'adresse d'un homme comme celui-là, quand les bureaux du Pacifique-Canadien sont à quelques milles du pénitencier et qu'il y a une ligne de téléphone entre le bureau du gardien et celui du chemin de fer.

Nous trouvons cette suite extraordinaire

d'événements. Il semblerait que le ministre était très désireux d'obtenir de nouveaux renseignements. C'était dans la lettre avec trois en-têtes et la réponse de l'inspecteur Dawson est ainsi conçue :

New-Westminster (C.A.),
22 octobre 1907.

Cher monsieur Stewart.—J'ai reçu votre lettre du 15 courant au sujet de 1) la porte de la porcherie, 2) les échelles utilisées pour monter dans la salle de garde, 3) la visite de McIntyre, Bullick et d'un autre au forçat Miner.

Puis la lettre décrit pendant une demi-page la porte de la porcherie, une page et un tiers, l'échelle et deux lignes sont consacrées à la partie la plus importante ainsi qu'il suit :

Si je peux obtenir l'adresse de M. Bullick, je lui demanderai des renseignements relativement à la visite à laquelle il est fait allusion dans la déposition de McKenzie.

Je demande au comité de considérer, après qu'on nous a dit qu'une enquête complète avait été faite, que loin de chercher quels étaient ces trois hommes qui avaient visité Miner pour comploter l'évasion, l'inspecteur ne chercha même pas à savoir qui était Bullick, où il demeurait et ne parla pas de lui autrement que pour dire :

Si je peux obtenir l'adresse de M. Bullick, je lui demanderai des renseignements relativement à la visite à laquelle il est fait allusion dans la déposition de McKenzie.

Nous trouvons la réponse suivante :

Ottawa, 29 octobre 1907.

Cher monsieur Dawson.—Le ministre a été très satisfait de votre rapport complémentaire du 22 courant relativement à la mesure que vous avez prise de barrer la porte de la porcherie.

Je voudrais demander si nous devons comprendre que M. Dawson a été envoyé à New-Westminster et qu'il y a passer plusieurs mois seulement pour barrer la porte de la porcherie.

Le ministre n'avait peut-être pas lieu d'être satisfait de la réponse à sa longue lettre du 22 du courant, dans laquelle l'inspecteur intimait que, s'il lui était possible de se procurer l'adresse de Bullick, il le questionnerait au sujet de la visite en question; mais il a dû se féliciter d'avoir réussi à faire condamner la porte dite Piggery.

M. HUGHES: Qu'est-ce donc que cette porte Piggery?

M. J. D. TAYLOR: Pour satisfaire la curiosité de l'honorable député, je dirai que la porte Piggery était une porte que les fonctionnaires du pénitencier laissaient grande ouverte, suivant les témoignages

contenus dans ce rapport, et sur laquelle étaient fixés les yeux de la sentinelle qui était censée exercer la surveillance l'après-midi fatal où Miner parvint à s'évader. Et lorsqu'on demanda à cette sentinelle comment il se faisait qu'il n'avait pas aperçu Miner sortant par la brèche pratiquée dans le mur, il répondit qu'il avait les yeux fixés sur la porte de Piggery, et qu'il ne pouvait regarder de deux côtés à la fois. Je le demande au comité, sans vouloir manquer au respect que je dois au ministre de la Justice, si le ministre est réellement l'auteur de la lettre écrite en son nom, n'avait-il pas perdu le fil de l'affaire quand il s'est déclaré satisfait de ce qu'on avait condamné la porte de Piggery, mais ne s'est pas plaint de ce qu'on avait négligé de se renseigner quant au complot formé en vue de l'évasion de Bill Miner. A la page 131 du rapport, nous avons l'unique résultat de l'enquête que le ministre a été si prompt à demander et que M. Dawson n'a pas instituée. Voici une lettre de l'inspecteur adressée à "Bullick, Esquire", agent spécial, bureaux du chemin de fer canadien du Pacifique, Vancouver, C.-A." Par le moyen de quelque artifice extraordinaire, l'adresse de Bullick avait été découverte, et en conséquence nous avons la lettre suivante, adressée comme il est indiqué ci-dessus :

Cher monsieur,—Il y a neuf ou dix mois, un M. McIntyre, un autre et vous-même avez rendu visite dans ce pénitencier-ci au forçat Edwards, alias Bill Miner. Le ministre de la Justice me charge de vous dire qu'il sera très obligé si vous voulez bien dire pour son information ce qui a fait le sujet de votre conversation avec le forçat Edwards dans cette circonstance, et aussi si le préfet ou quelque autre fonctionnaire du pénitencier s'est trouvé présent durant tout le temps qu'a duré cette conversation. Je vous remercie d'avance et vous prie de me croire, etc.

G. W. DAWSON,
Inspecteur chargé de la direction.

Il me semble que cette lettre était trop polie et n'était pas assez sévère pour provoquer la réponse à laquelle on aurait pu s'attendre de la part d'un détective qui était suspect aux yeux d'autres inspecteurs et du ministre. Il aurait fallu prendre un ton un peu plus sévère en lui demandant de rendre compte exactement de tout ce qui s'était passé et d'aider le département de la Justice à mettre au jour un complot grâce auquel cet homme s'était échappé du pénitencier. Au lieu de cela, nous voyons que l'inspecteur est prié par le ministre de la Justice de lui demander de "vouloir bien dire pour son information" etc; dans ces conditions, il n'est pas étonnant que le détective ait fait une réponse évasive, après une semaine de réflexion, bien qu'il ne fût éloigné du pénitencier que de quelques milles. Voici comment il s'exprime :

Vancouver (C.-A.), 5 novembre 1907.

A M. J. W. Dawson,
Inspecteur chargé de la direction,
Pénitencier de New-Westminster.

Cher monsieur,—Votre lettre du 29 du mois dernier m'est parvenue. On a dû vous tromper en vous disant que j'avais rendu visite au forçat Edwards au pénitencier, en compagnie de M. McIntyre.

Je dois dire que la seule fois que j'aie visité Edwards au pénitencier, c'est le 9 février dernier en compagnie de Jake Terry. Feu le colonel White a été présent tout le temps. Il s'agissait simplement de savoir si Terry et Edwards se connaissaient, car ils avaient tous deux été incarcérés au pénitencier de San Quentin à la même époque. Terry et Edwards ont conversé quelques instants au sujet de l'attentat de Mission en septembre 1904.

Votre, etc.,
R. E. BULLICK,
Inspecteur.

Et ce fut la fin de cette enquête très minutieuse.

L'hon. M. SUTHERLAND: Adopté.

M. J. D. TAYLOR: Sûrement ce n'est pas l'honorable représentant d'Essex-nord qui a dit: "Adopté". Je le demande peut-on espérer faire comprendre à la Chambre l'indignité de la conduite d'un fonctionnaire du Gouvernement, quand un honorable député aussi en vue que le représentant d'Essex-nord ne trouve d'autre commentaire à faire dans la circonstance que de crier "Adopté". Je dois dire qu'avant de faire partie de la députation, je me faisais une plus haute idée de la dignité et du sentiment de responsabilité des membres du Parlement canadien. Il fut un temps où, au Parlement fédéral, l'exposé des faits de la nature de ceux contenus dans ce rapport n'aurait pas eu pour toute réponse de la part d'un des principaux députés ministériels le cri "Adopté". Il me paraît bien regrettable que les délibérations de notre Parlement ne se fassent plus sur un ton aussi élevé que lorsque je le connus d'abord, et qu'une affaire de cette gravité ne soit pas accueillie plus sérieusement par les députés ministériels. A cette période avancée de la session, il ne conviendrait pas d'entamer une discussion qui avait plus sa raison d'être lorsque j'en donnai d'abord avis au ministre; mais si je me suis hasardé à vous retenir quelque peu ce soir, c'est en justice pour moi-même, car je considérerais de mon devoir, dès la rentrée des Chambres, de soulever cette question, non pas de mon propre mouvement, mais en conséquence de déclarations qui ont paru dans les journaux sans participation de ma part, sans connaissance même de ma part, mais fondées sur le rapport annuel du ministre de la Justice.

Telle a été l'origine de cet épisode dans cette enceinte. J'ai cru de mon devoir de

M. J. D. TAYLOR.

tenir compte de ces déclarations, et j'ai déclaré au département de la Justice qu'en honneur pour le Gouvernement, lorsqu'il se produisait un incident comme celui-ci, une enquête plus minutieuse devrait être instituée. Je n'hésite pas à déclarer de nouveau que ce rapport corrobore on ne peut plus ma prétention quant à la nature très suspecte des circonstances. Je n'hésite pas à le déclarer ici: à la lumière des faits qui ont été mis au jour, il n'est pas établi que Miner se soit évadé du pénitencier comme résultat d'une intrigue ou par simple accident; mais il me semble prouvé qu'il avait été formé un complot pour faire évader ce forçat du pénitencier, et tant qu'il n'aura pas été démontré hors de tout doute qu'aucun tel complot a été formé, il sera du devoir du département de la Justice de s'enquérir à ce sujet, et de faire bien comprendre aux parties intéressées qu'on ne saurait tolérer pareille conduite chez eux, que le département de la Justice poursuivra sans répit quiconque a promis, pour me servir de l'expression dont je me suis déjà servi, d'ouvrir au moyen d'une clef d'or la porte de n'importe quel pénitencier au Canada.

L'hon. M. AYLESWORTH: Il est un point en tout cas sur lequel l'honorable député qui a ramené cette question sur le tapis et moi-même sommes bien d'accord: nous nous réjouissons tous deux de ce que les papiers relatifs à cette affaire ont été déposés et sont ouverts à l'inspection de tous les membres de la députation. Ces papiers, à ce qu'il prétend, justifient tout ce qu'il a fait relativement à cette affaire, et dès lors je suis bien persuadé qu'il se réjouit de les voir déposés sur le bureau. Le contenu de ces documents m'est connu; il m'était connu lorsque l'honorable député a soulevé la question pour la première fois. A mon avis, ils établissent que l'accusation est sans fondement et n'a jamais eu aucun fondement; et je ne conçois pas qu'un homme à l'esprit droit qui prend connaissance de la teneur de ces documents persiste dans l'opinion que l'honorable député paraît avoir des inspecteurs du Gouvernement, ou de quelque autre fonctionnaire en autorité à cet égard. Toute l'insinuation, toute la suspicion,—je ne sais trop quel nom lui donner, car ce n'est pas une accusation—au sujet de l'évasion de ce forçat du pénitencier, repose sur le prétendu vol de titres représentant une valeur considérable que ce forçat aurait ensuite cachés dans quelque endroit où il se faisait fort de les retrouver.

De là le grand désir de la compagnie du Pacifique-Canadien, victime du vol en question, d'en recouvrer possession, de là l'intérêt de cette compagnie à déterminer ou provoquer l'évasion de ce forçat du pé-

nitencier. Tout ce qui s'est dit au sujet de cette affaire converge vers cette idée centrale: l'existence de titres au montant de £50,000, que Miner détenait ou qu'il était à même de retrouver, et en vue du recouvrement desquels la compagnie du Pacifique-Canadien ou quelque autre intéressé cherchait à obtenir la libération de Miner en sous-main, ou par le moyen d'intrigues auprès des fonctionnaires du pénitencier ou des employés du département de la Justice. Si ce n'est pas cela, ce n'est rien du tout. Ce sont en somme les intentions que l'honorable député prête au comité dans la circonstance. Mais, nécessairement, la condition indispensable, c'est l'existence des titres. Or quiconque lit le rapport et a sous les yeux les témoignages relatifs à ces titres, ne saurait faire autrement que de conclure que pareils titres n'ont jamais été volés, n'ont jamais existé, que la compagnie du Pacifique-Canadien n'a jamais cherché à recouvrer ces titres, simplement parce que la compagnie savait dès le début qu'ils n'existaient pas, qu'ils étaient le produit de l'imagination de quelqu'un s'intéressant au sort de Miner, sinon de Miner lui-même. La première, et même la seule mention, que l'on fasse de ces titres, si je me souviens bien, au cours des témoignages rendus devant l'inspecteur Dawson, se trouve dans la déposition de George McKenzie. Personne ne met en doute la véracité de McKenzie. Il avait fait rapport dans le temps au colonel White, préfet du pénitencier. Il déclara que Miner lui avait dit ces choses, et la seule preuve que l'on ait au sujet de ces titres, c'est que Miner a parlé à McKenzie de leur existence, et de leur recel par lui. Miner vint trouver McKenzie et lui déclara que Bullick et son avocat—cela veut dire je suppose l'avocat de Miner, ou peut-être est-ce celui de Bullick—étaient venus le voir; Bullick se serait dit autorisé par la compagnie du Pacifique-Canadien à lui déclarer que la compagnie avait la promesse qu'on ferait grâce à Miner, s'il restituait à la compagnie certains titres australiens estimés à £50,000 sterling, que Miner, à ce que croyait la compagnie avait enlevé du wagon de la messagerie lors du vol commis sur un train près de Mission, quelques années auparavant, ou s'il fournissait à la compagnie une preuve suffisante de la destruction de ces titres.

Tout cela repose sur le fait que Miner a dit cela à McKenzie, qui l'a rapporté et relaté à l'inspecteur Dawson lorsqu'il a rendu son témoignage. Laissez-moi d'abord vous faire remarquer que Miner a menti à McKenzie lorsqu'il lui a dit que son avocat du haut du pays, M. McIntyre, était allé le voir. Tout le monde admet maintenant que l'avocat du haut du pays, M. McIntyre, n'était pas allé voir Miner depuis le mois de juin précédent. Le vol a été commis en mai 1906. Miner a subi son

procès quelques semaines après et a été condamné à l'emprisonnement perpétuel. Peu de temps après qu'il eut commencé à subir sa peine, son avocat, M. McIntyre, est allé le voir et a eu une entrevue avec lui en juin 1906, 14 mois avant son évasion.

M. McIntyre dit que cette entrevue avait pour but de trouver les fonds nécessaires pour interjeter appel du jugement condamnant Miner, mais M. McIntyre n'a jamais revu Miner depuis. Au mois de septembre suivant, il a demandé la permission de voir le prisonnier et d'avoir une conférence avec lui sans que personne fut présent pour entendre leur conversation. Il m'a écrit pour me demander cette entrevue seul à seul avec Miner. Je lui ai dit que cela était absolument contraire aux règlements des prisons, et qu'il ne pouvait avoir une entrevue sauf en présence du préfet ou de quelqu'un délégué par le préfet. En conséquence, McIntyre n'a jamais eu d'autre entrevue avec Miner. Mais en février suivant, six mois avant l'évasion de Miner, Bullick est venu le voir accompagné d'un nommé Terry qui avait été détenu au pénitencier en Californie en même temps que Miner. Bullick et Terry ont eu leur entrevue avec Miner en 1907, en présence du colonel White, préfet du pénitencier. Comme je l'ai dit, Miner a dit une fausseté à McKenzie lorsqu'il a déclaré qu'il avait eu une entrevue avec Bullick et son avocat du haut du pays. Puis il a relaté en cette occasion l'histoire des obligations valant un quart de million de piastres. Les annonces publiées par l'agence de sureté Pinkerton à l'occasion de ce vol spécifient avec beaucoup de soin le contenu de chacun des paquets volés, en tant qu'on avait pu constater qu'elles étaient les valeurs, et donnent les détails au sujet des lettres recommandées. Tous ces renseignements ont été donnés de la manière la plus circonstanciée, et l'annonce ne fait aucune allusion à cette énorme somme d'argent, à ces \$250,000 valant d'obligations australiennes, ce qui, dans ces circonstances, n'y eut-il rien autre chose, suffisait à inspirer des doutes sur l'histoire du forçat à perpétuité, Miner, à l'effet qu'il avait volé cet argent, en pièces de monnaie et valeurs, et les avait cachés là où il pourrait mettre la main dessus quand cela lui plairait.

L'honorable député demande quel motif pouvait avoir Miner de fabriquer une pareille histoire. Est-ce que le motif n'est pas manifeste? S'ils ont pu convaincre quelque employé de la prison que cette fortune existait et que lui, Miner, révélerait à l'employé où il pourrait la trouver, ne se fut-il pas fait un allié de cet employé? Ne l'eut-il pas eu en quelque sorte en son pouvoir? S'il eut pu trouver un employé de la prison qui eut tout simplement consenti à écouter

cette fable, et à y ajouter quelque foi, il aurait pu l'envoyer à la recherche de toute espèce de trésors imaginaires, pourvu qu'il eut réussi à réveiller sa cupidité et à s'assurer ses services pour l'aider à sortir de prison. Il me semble que le motif est assez évident. Je crois que la circonstance même dont j'ai parlé, le soin avec lequel l'agence Pinkerton, lors du vol, et longtemps avant l'arrestation de Miner, avait détaillé tous les renseignements possibles relativement aux effets volés, sans faire la moindre allusion aux \$250,000 valant d'obligations devrait suffire à amener tous ceux qui ont examiné la preuve et étudié les probabilités du cas, à la conclusion suivante et à mille autres: que Miner avait fabriqué de toutes pièces l'histoire relative aux obligations. Je n'hésite pas à dire qu'en lisant la preuve telle qu'elle m'a été envoyée dans le temps par l'inspecteur Dawson, et en la discutant avec l'inspecteur Stewart, je n'ai eu aucun doute que cette histoire avait été fabriquée de toutes pièces par Miner. Il ne m'est pas venu à l'esprit que quelqu'un pût supposer le contraire avant que j'eusse eu l'occasion de lire, au cours de la présente session, ce qui avait été dit par l'honorable député en cette Chambre. Dans quelques-unes des discussions qui ont eu lieu, d'honorables députés sont allés jusqu'à dire que le chemin de fer Pacifique-Canadien avait été tellement intéressé qu'afin d'assurer la liberté de Miner, il aurait falsifié ou contrefait un télégramme venu du préfet Bourke, avertissant le ministère, à Ottawa, de l'évasion de Miner. Et parce que cela a été dit et a paru dans les Débats, mon honorable ami le solliciteur général qui s'intéressait à cette affaire, a demandé à sir Thomas Shaughnessy copies du télégramme envoyé par la ligne télégraphique du Pacifique-Canadien avertissant la compagnie de ces deux vols. On a recherché ces télégrammes et, le 4 mars dernier, sir Thomas Shaughnessy écrivait la lettre suivante:

4 mars 1909.

Cher monsieur Bureau.—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur d'inclure copies des messages reçus de nos fonctionnaires, immédiatement après le vol à main armée de Kamloops, pour lequel un nommé Miner a été subséquemment condamné et envoyé au pénitencier.

Vous remarquerez que la perte totale subie par la compagnie des messageries dans le cas du vol à main armée de Mission-Junction a été de \$7,000 dont la majeure partie était en poudre d'or.

Il n'est pas du tout question d'obligations australiennes ou autres. S'il y en a eu de volé, ça été dans le wagon-poste, car ni le Pacifique-Canadien ni la compagnie de messagerie n'ont subi de perte de cette nature.

Dans cette affaire de Kamloops, les voleurs ont évidemment commis une erreur quand ils ont découpé et pillé le wagon-poste au lieu du wagon des messageries. La compagnie des messageries n'a absolument rien perdu.

Je puis ajouter que le Pacifique-Canadien et la compagnie de messagerie ont dépensé pour assurer la capture et l'emprisonnement du voleur une somme de beaucoup supérieure à celle qui a été volée, et que son évasion du pénitencier nous a causé du regret et des ennuis.

Votre très dévoué,

T. G. SHAUGHNESSY.

Président.

L'honorable Jacques Bureau,
Solliciteur général,
Ottawa, Ont.

Pour que mon honorable ami comprenne mieux la teneur de cette lettre, je dois dire que le premier des deux vols, celui de Mission, dans lequel on prétend que les voleurs ont enlevé une grande quantité de valeurs, a été commis le 11 septembre 1904, et l'autre, celui de Kamloops, pour lequel Miner a été condamné, a été commis le 8 mai 1906.

J'espère que cette lettre convaincra même mon honorable ami que des valeurs comme celles dont il a été question n'ont jamais été comprises dans ce vol, et que le Pacifique-Canadien n'a jamais eu intérêt à faire évader Miner dans l'espérance de rentrer en possession de ses obligations.

Je ne suppose pas qu'il soit nécessaire de parler de la déclaration absurde que Miner attribue à M. Bullick. Au dire des journaux, M. Bullick, au cours d'une enquête judiciaire tenue récemment, a nié formellement avoir tenu ces propos, tendant à faire croire que le Pacifique-Canadien avait fait des démarches pour obtenir l'élargissement de Miner, si ses obligations lui étaient rendues.

Je n'ai pas besoin de dire qu'un semblable compromis n'a jamais pu être proposé, ni entretenu. Il me semble donc que toute cette histoire de soupçons et d'insinuations et d'accusations contre le préfet Dawson tombe à l'eau. Mais on est revenu sur certains détails et malgré que les rapports et les documents produits expliquent exactement la position et corroborent absolument tous les renseignements fournis par moi ou par le solliciteur général, à croire qu'il y a eu quelque chose de louche ou d'irrégulier, parce que le télégramme annonçant l'évasion au département à Ottawa n'est pas absolument conforme à l'original qui avait été envoyé de New-Westminster.

Sur ce point, il est important de rectifier les dates données par l'honorable député (M. Taylor). L'évasion a eu lieu, non le 4 août, mais jeudi, le 8 août 1907. Le même après-midi, le département recevait du sous-directeur, M. Bourke, le télégramme suivant:

Quatre détenus se sont évadés de la briqueterie, cet après-midi.

La dépêche ne disait pas quels étaient ces détenus, et nous ne soupçonnions pas

que Miner était un des quatre avant d'avoir reçu un second télégramme dont je dirai un mot. Ce télégramme du 8 août était adressé, comme doivent l'être tous télégrammes de cette nature: "L'inspecteur des pénitenciers, Ottawa." Le lendemain, M. Bourke envoya une autre dépêche de New-Westminster, datée du 9 août, et il déclare que lorsqu'il l'a remise au bureau du télégraphe, elle était adressée de la même manière que la précédente. Par ce télégramme il demandait s'il devait offrir une récompense et annonçait que Miner était au nombre des évadés.

Or, ce télégramme arriva à Ottawa vendredi soir, le 9 août, mais le télégraphiste de nuit, ici, au lieu de le transcrire tel qu'il l'avait reçu et de le faire parvenir à M. Stewart, l'inspecteur qui prenait rang avant M. Dawson, et qui était ici à Ottawa, téléphona à la résidence de M. Dawson et quelqu'un de la famille lui répondit que celui-ci était à Kingston. En recevant ce renseignement, le télégraphiste ajouta le nom de M. Dawson à l'adresse. La dépêche envoyée par M. Bourke était adressée simplement à l'inspecteur des pénitenciers. Celle qui a été livrée à cette extrémité de la ligne portait: "G. W. Dawson, inspecteur des pénitenciers" et il en est résulté que le télégramme a été envoyé à Kingston et que le bureau à Ottawa n'en a eu connaissance que le lundi suivant, le 12 août.

Une enquête fut alors instituée. M. Bourke fut pris à partie pour avoir ainsi adressé sa dépêche, et il affirma qu'il n'avait pas mis le nom de M. Dawson sur l'adresse. La compagnie parvint à rétablir les faits et à découvrir le coupable, qui était un employé trop zélé qui, au lieu de transcrire le télégramme exactement tel qu'il l'avait reçu, crut bien faire en y ajoutant le nom de M. Dawson, au lieu de le faire parvenir à son collègue qui n'avait pas bougé d'Ottawa.

Je ne puis pas comprendre qu'on voit là la preuve de manœuvres frauduleuses de la part du chemin de fer canadien du Pacifique pour faire évader Miner, et lui donner plus de temps pour se mettre en sûreté, avant que la police fit des démarches pour le reprendre.

J'espère que l'honorable membre désire être juste et pour être juste il doit réfléchir à ses paroles; elles ne sont pas une accusation, il est vrai, mais une insinuation contre des gens qui tiennent à leur réputation, qui ont prêté un serment d'office, et qui occupent des charges responsables. Il devrait, je crois, réfléchir avant d'oser dire, sans la moindre preuve, sans raison possible que l'on puisse trouver dans les témoignages éssermentés ou dans les documents que tous les députés peuvent consulter, que les inspecteurs ont été infidèles à leur serment

d'office et à leur devoir envers le ministère et envers le pays.

Mais, monsieur l'Orateur, si un inspecteur s'était prêté à l'évasion de ce détenu, s'il avait fait les choses que l'on insinue ici contre l'inspecteur Dawson, il ne serait plus digne d'occuper une charge responsable, il devrait occuper la place qu'occupait Miner lui-même, et purger une longue sentence pour le crime que l'on voudrait lui imputer, sans indiquer même un semblant de motif pour cette attitude extraordinaire. Je n'ai qu'à dire qu'après trois années d'expérience avec nos inspecteurs des pénitenciers, je crois que tous les deux sont absolument fidèles à leur devoir. Ni l'un ni l'autre ne m'a trompé. Je voudrais bien que l'honorable député (M. Taylor) ou tout autre de ses collègues pût m'indiquer en quoi l'un ou l'autre de ces inspecteurs m'a jamais trompé. Chacun d'eux me semble honorable, honnête et digne de confiance. Je ne distingue pas entre eux; il n'y a pas plus de raison de faire des insinuations contre l'inspecteur Dawson que contre l'inspecteur Stewart. M. Stewart est resté ici avec moi tandis que l'inspecteur Dawson se rendait en Colombie-Britannique pour faire l'enquête. C'est par suite d'un hasard que le choix est tombé sur M. Dawson; M. Stewart était également compétent; il aurait pu arriver que ce fût à son tour. Mais M. Dawson est allé, autant que je puis le constater, il a conduit l'enquête avec soin et impartialité; elle semble complète, et personne, en examinant le dossier, ne peut dire le contraire. Dans son rapport il donne non seulement ses conclusions, mais la preuve qui en forme la base. Et dans tous les débats qui ont eu lieu par rapport à cette affaire pendant la présente session, je ne trouve rien qui ne soit pas consigné aux documents qui sont devant la Chambre et qui ne m'ait pas été communiqué par M. Dawson ou par M. Stewart dès qu'ils en ont eu connaissance.

Il me semble, monsieur l'Orateur, que les insinuations faites contre ces messieurs ou contre l'un ou l'autre d'entre eux ne sont pas méritées, qu'elles sont injustes envers des hommes qui font leur devoir et qui, je le dis en toute vérité et en toute sincérité, ne méritent pas plus d'être traités ainsi que je ne le mérite moi-même. Je ne puis comprendre ce qu'on reproche à l'inspecteur Dawson dans cette affaire. A peu près dix jours après que la nouvelle de l'évasion de Miner fut parvenue à Ottawa, cet inspecteur était à Dorchester, en devoir officiel comme inspecteur des pénitenciers. Dès que l'on reçut à Ottawa le récit détaillé par écrit de l'évasion, soit le 21 août 1907, l'inspecteur se trouvant ici, M. Stewart, écrivit à M. Dawson que je croyais qu'il devrait se rendre tout de suite à la

Celombie-Britannique, qu'il devait par conséquent hâter son inspection officielle au pénitencier de Dorchester et revenir à Ottawa. Cette lettre se trouve parmi les autres qu'on a copiées et produites sur l'ordre de la Chambre. M. Dawson reçut cette lettre le vendredi 23 août, deux semaines après l'évasion. Il télégraphia immédiatement à M. Stewart :

"Lettre reçue. Je pars ce soir. Je vous verrai à votre bureau à deux heures dimanche après-midi."

M. Dawson arrive de Dorchester en toute hâte, passe à Ottawa dimanche, continue son voyage vers le Pacifique, arrive à New-Westminster le 3 septembre, s'installe au pénitencier et commence son enquête. Qu'on se souvienne qu'en ce moment le préfet du pénitencier, M. White, se trouvait sur son lit de mort ; personne ne pouvait lui parler d'affaires. Il vécut quelques semaines encore, mais durant tout ce temps M. Dawson y commandait à titre d'inspecteur ; pendant tout le cours de l'enquête, M. Dawson n'a pu parler au préfet White, ni profiter en aucune manière de ses conseils. Maintenant, on a dit, et c'est ce qu'a répété, si je l'ai bien compris, l'honorable député qui vient de parler, que l'évasion de Miner a été arrangée en présence du préfet White dans une entrevue avec Bullick au mois de février qui a précédé l'évasion.

M. J. D. TAYLOR : Je n'aime pas à interrompre le ministre (M. Aylesworth) mais je désire corriger cette affirmation. Je ne crois pas que ce que j'ai dit puisse être ainsi interprété.

L'hon. M. AYLESWORTH : J'accepte la déclaration de l'honorable député que ce n'est pas cela qu'il a voulu dire, mais j'avais compris que l'honorable député avait dit n'avoir aucun doute que l'évasion de Miner avait été comploté dans l'entrevue avec M. Bullick. Cette entrevue a eu lieu en la présence du préfet White.

On a prétendu que cette entrevue avait eu lieu en présence du préfet White, et les allégués motivant l'accusation ou les soupçons qu'a fait naître cette entrevue reposent sur le fait que le préfet White était présent. De ce que Bullick et Miner ont formé le projet de s'évader, on ne saurait inférer qu'un fonctionnaire quelconque du pénitencier y ait donné la main. Le préfet White est mort ; il n'est point ici pour revendiquer son honneur. Il n'est point d'usage de dire du mal des morts ; et, comme ces documents ne contiennent pas le plus léger indice permettant de supposer que le préfet White ait pu participer, de quelque manière que ce soit, à cette évasion, je suis surpris qu'on ait osé penser qu'il ait pu se rendre coupable d'un tel crime contre le public et contre

M. A. B. AYLESWORTH

son pays, en aidant à l'évasion d'un homme comme Miner ou de tout autre forçat.

En ce qui concerne cette évasion, l'inspecteur Dawson, après avoir questionné tous ceux qui, ayant quelques rapports avec le pénitencier auraient pu savoir quelque chose à ce sujet, était d'opinion, comme il l'a déclaré en ce temps-là que les forçats évadés avaient eu de l'aide du dehors. Je dois dire que je partage cette opinion. Il aurait fallu quelque temps pour creuser sous la clôture en plein jour le trou par lequel ils ont rampé ; on aurait pu le creuser en plein jour pendant que les fonctionnaires et les gardes étaient supposés exercer une surveillance constante sur les prisonniers occupés dans cette briqueterie. Il ne semblait point avoir été creusé récemment, et tout concourait à rendre plausible la conclusion à laquelle en était venu M. Dawson, que ce trou avait été creusé du dehors, au moins en partie, que l'on avait enlevé soigneusement la terre, et qu'il avait fallu beaucoup de patience et de soin pour cacher l'existence d'une telle ouverture. Quelques journaux qui se sont occupés de la question, ont prétendu que les prisonniers ne s'étaient point servis de ce trou, que ce n'était qu'un trompe l'œil ; mais je ne puis voir quel avantage les prisonniers échappés auraient pu avoir à faire croire qu'ils s'étaient évadés en passant par dessous la clôture plutôt qu'en l'escaladant. D'ailleurs, l'un de ces quatre évadés a été repris moins de quelques jours plus tard. Il fut jugé sur une accusation de tentative d'évasion, et rendit témoignage, et, d'après les rapports des journaux, il a affirmé catégoriquement qu'ils s'étaient évadés par le trou. Non seulement il a affirmé cela, mais il a aussi affirmé—quelque valeur que l'on veuille accorder à son témoignage—qu'il n'y a jamais eu, à sa connaissance, aucun complot pour préparer cette évasion.

Il avait vu l'ouverture, avait cru en profiter en rampant à travers ce trou et s'était trouvé en dehors de la clôture en compagnie de Miner. Selon son témoignage les deux autres avait précédé Miner qui n'avait fait que les suivre en les voyant partir. Ils avaient un autre mur à escalader. Ils trouvèrent une échelle qui, grâce à la négligence de quelqu'un—car je crois qu'il y a eu négligence bien que je ne puisse spécifier quelle sorte de négligence, et qui s'en est rendu coupable—avait été laissée à portée ; c'était l'échelle qui servait pour atteindre la tour du gardien, et qui, n'étant point nécessaire pour le moment avait été transportée à l'intérieur. On l'y avait laissée, cadenassée, il est vrai, mais dans un endroit où ces hommes désespérés purent briser le cadenas et s'en emparer pour franchir le second

mur, accomplissant ainsi leur évasion. Toutes les circonstances de leur évasion comme les avaient supposées et crues les personnes interrogées par l'inspecteur, ont été pleinement établies et corroborées par l'affirmation du forçat qui a été repris, de sorte que la théorie que se forma alors M. Dawson et qu'il me communiqua sur la manière dont cette évasion s'était accomplie a été entièrement confirmée par le témoignage assermenté de ce forçat.

On a reproché à ce ministère de n'avoir pas continué l'enquête de cette affaire. Pour moi je ne vois pas quel point peut bien rester à élucider. Les prisonniers se sont évadés; on a fait tout ce qu'il était possible de faire pour les reprendre; on n'y a pas réussi; l'un d'eux a été repris depuis. D'après la loi des pénitenciers, c'est aux deux inspecteurs, ou à l'un d'eux, qu'il appartient de conduire une enquête de cette nature. La loi leur donne le droit de faire comparaître les témoins devant eux, de leur faire prêter serment et de les punir s'ils refusent de témoigner; il était donc juste que l'un de ces inspecteurs, revêtus de tels pouvoirs, fût chargé de cette enquête. L'un d'eux en fut chargé et il la fit aussi complète que possible. Connaissant toutes les circonstances, et tout ce qui s'est fait à ce sujet pendant la présente session, je ne saurais moi-même signaler un seul point sur lequel M. Dawson aurait pu insister davantage ou que nous aurions pu éclairer plus que ne l'ont fait les témoignages déjà rendus. On a dit: Pourquoi n'a-t-on pas cherché à élucider la question de ces actions au porteur? Je ne sais vraiment pas comment on pourrait tenir une enquête sur quelque chose qui, selon moi, n'a jamais existé. S'il est important de nous disculper sur ce point, nous avons maintenant le témoignage du président du chemin de fer canadien du Pacifique dans la lettre que j'ai lue ce soir au comité. Il me semble que si quelqu'un avait basé son interprétation sur la supposition que des actions d'une énorme valeur avaient été dérobées lors du premier vol accompli sur un train après cette évasion, il se voit forcé d'abandonner cette théorie en présence de la lettre de sir Thomas Shaughnessy dont je viens de parler.

En justice pour M. McIntyre qui a défendu les prisonniers, je désire ajouter un mot. Le nom de cet homme de loi a été accouplé, non dans cette Chambre, mais par des journaux de l'Ouest rapportant les débats de cette Chambre, à celui de Miner, comme si l'on avait voulu le tenir responsable de l'évasion de prisonnier. M. McIntyre s'est empressé de prendre action contre les auteurs de ces insinuations. Aussitôt qu'il eût pris connaissance de ces rapports, il me télégraphia à ce sujet et me pria de faire publier son télégramme. Il m'écrivit aussi

pour repousser positivement toute insinuation ou charge tendant à faire croire qu'il eût participé d'une manière quelconque à l'évasion de Miner, ou qu'il ait jamais vu cet homme depuis l'entrevue dont j'ai parlé. Je crois qu'en parlant ainsi devant cette Chambre, je ne fais que lui rendre justice. Je vois aussi par les journaux de la côte qu'il poursuit certaines personnes soit au criminel soit au civil, en les accusant de libelle relativement à cette affaire; que MM. Gourke et Bourke poursuivis, lui ont présenté des excuses. Le journal "Columbian" a été menacé de poursuites et il a fait des excuses en retirant toute imputation pouvant porter atteinte à la réputation de M. McIntyre. Tel étant le cas, je ne peux croire que l'on puisse penser un seul instant que M. McIntyre ait agi autrement que l'eût fait tout autre avocat consciencieux et honorable en continuant à s'occuper de ses clients après les avoir défendus sans succès. Après leur condamnation, il se rendit au pénitencier et eut avec eux, en présence des fonctionnaires, une entrevue dans le but d'aviser aux moyens d'interjeter appel, et comme il leur fût impossible de trouver les fonds nécessaires, cette tentative échoua et ils durent se résigner à subir leur sort. Depuis ce temps, M. McIntyre n'est pas retourné au pénitencier, n'a point vu cet homme, et, selon moi, il n'existe absolument aucune raison de supposer qu'il ait trempé en quoi que ce soit dans cette évasion.

M. G. TAYLOR: Je désire poser au ministre une ou deux questions concernant le pénitencier de Kingston. Combien de skis y a-t-on fabriqués l'année dernière, à qui ont-ils été vendus et à quel prix?

L'hon. M. AYLESWORTH: 240 paires. Ils ont été vendus à une association appelée la C. S. Athletic Association d'Ottawa, à \$2.

M. G. TAYLOR: D'après mes renseignements, on y en aurait fabriqué 300 paires.

L'hon. M. AYLESWORTH: 240 paires, me dit-on?

M. G. TAYLOR: N'y a-t-il pas eu une certaine quantité de meubles manufacturés à Kingston et vendus à des gens d'Ottawa?

L'hon. M. AYLESWORTH: On m'informe que l'on y a fabriqué quelques tables et peut-être quelques autres meubles, mais que ces personnes n'ont été vendus à personne autre qu'à des fonctionnaires au compte desquels on les a portés.

M. G. TAYLOR: D'après mes renseignements, on y a manufacturé un certain nombre de chaises, tables et autres meubles pour des gens d'Ottawa.

L'hon. M. AYLESWORTH: Les meubles n'ont été vendus qu'à des fonctionnaires:

M. Adams, architecte, est une de ces personnes, M. Stewart en est une autre, M. Dawson ne se rappelle pas les noms des deux autres.

M. G. TAYLOR: Quelques artisans se plaignent que le pénitencier fabrique des meubles et les vend au dehors faisant ainsi concurrence au travail du dehors.

L'hon. M. AYLESWORTH: Voilà la vieille question qui rend si difficile la tâche d'administrer les pénitenciers. On ne saurait rien faire faire au forçat en dehors du passage de la pierre, sans marcher sur les pieds de quelqu'un. Si l'on fabrique des meubles, les ébénistes se plaignent. Si même l'on fait casser de la pierre pour béton les carriers jettent les hauts cris. Il faut bien que nous fassions travailler les forçats. Nous ne pouvons pas les laisser inoccupés. Nous faisons du mieux qu'il nous est possible. Je suis bien aise de saisir toute occasion qui se présente de mettre à profit le travail des forçats, comme dans le cas des bancs d'église qui ont été le sujet d'une discussion lorsque les crédits furent précédemment soumis.

Divers: En vue de pourvoir aux dépenses d'arbitrage devant le tribunal de la Hague, \$50,000.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre voudrait-il avoir la bonté de nous donner quelques explications sur cet item.

L'hon. M. AYLESWORTH: Les honorables députés savent que, le 3 mars dernier, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne s'entendirent pour soumettre à l'arbitrage les difficultés concernant les pêcheries et le traité touchant les côtes canadiennes. Le traité de 1818 donnait aux Etats-Unis le droit de pêche, non seulement sur certaines côtes déterminées de Terre-Neuve, mais aussi sur les côtes des îles de la Magdeleine et sur la côte nord du golfe de Saint-Laurent, depuis l'extrémité sud du détroit de Belle-Isle vers l'ouest, jusqu'à un point situé approximativement vis-à-vis l'extrémité est d'Anticosti.

Le traité qui a été ratifié le 3 mars est une entente qui a pour objet de soumettre les diverses questions qui ont été soulevées au sujet de l'interprétation du traité de 1818, à un comité d'arbitrage formé de cinq membres du tribunal de la Hague. Les causes respectives de la Grande-Bretagne et du Canada doivent être préparées et remises le ou avant le 1er octobre prochain et les allégués contradictoires avec les arguments écrits, préparés puis échangés de manière que les plaidoiries puissent se faire devant le même tribunal vers le 1er avril prochain. Ce crédit a pour but de couvrir, jusqu'à concurrence de la somme spécifiée, les dépenses nécessitées par cet arbitrage. J'ai l'intention de partir la semaine pro-

M. A. B. AYLESWORTH.

chaine, s'il est possible, pour l'Angleterre, afin de présider aux recherches et investigations nécessaires pour préparer la cause de la Grande-Bretagne. Terre-Neuve à même dans cette dispute des intérêts pécuniaires plus grands que ceux du Canada, et le gouvernement britannique est intéressé dans le coût général du litige, à cause de la dépendance des deux pays. Il est possible que cette somme ne suffise pas pour couvrir tous les frais, mais on estime qu'elle suffira cependant aux dépenses à encourir jusqu'à la fin de l'année fiscale.

L'hon. M. FOSTER: Quel sera l'associé du ministre?

L'hon. M. AYLESWORTH: Rien de définitif n'est encore décidé, par suite sans doute des conditions politiques à Terre-Neuve. Depuis que ce traité a été conclu, il nous a été difficile de nous entendre avec ceux qui y administrent les affaires. Mais je suis convenu avec le procureur général de Terre-Neuve que sir Robert Finlay sera le principal avocat pour eux et pour nous lorsqu'il s'agira de plaider devant le tribunal. Aucun autre avocat n'a encore été engagé directement dans ce but. Je n'ai pas cru pouvoir conclure aucun arrangement à ce sujet, car j'ignore combien d'avocats de chaque partie le tribunal sera disposé à entendre. Je ne sais pas ce que seront les désirs de Terre-Neuve. Je ne doute point que le Gouvernement ne veuille charger quelqu'un des siens de défendre les intérêts de l'île, et il est possible que le gouvernement impérial croie devoir adjoindre un second avocat anglais à sir Robert Finlay. En ce qui concerne le Gouvernement de ce pays, il y a quelques mois, avant que le traité ne fut conclu, mais où l'on avait lieu cependant d'espérer un arrangement favorable, la mission d'étudier la question, de rassembler les documents, de les classer et de les mettre en état d'être utilisés au besoin, fut confiée à M. John S. Ewart de cette ville, et il s'en occupe depuis huit ou neuf mois. Il m'informe qu'il a virtuellement épuisé toutes les sources d'informations qui lui sont ouvertes en ce pays, qu'il lui faut aller en Angleterre pour continuer ces recherches et qu'il s'embarquera pour Londres, dans ce but, probablement la semaine prochaine.

L'hon. M. FOSTER: Alors, M. Ewart est associé au ministre et se propose de l'accompagner en Angleterre. Il me semble qu'il y a ici une remarque à faire. M. Ewart est l'associé du ministre et celui du Gouvernement. Il va en Angleterre comme un Canadien proéminent. Je ne veux rien dire contre M. Ewart ou en sa faveur en sa qualité d'avocat. A Londres, il sera en contact avec d'autres personnes intéressées dans cette cause, avec des dignitaires de toutes sortes, et il est censé représenter

l'opinion canadienne sur cette question. M. Ewart a exposé publiquement son opinion d'une manière qui a déplu à beaucoup de gens au Canada, et il y a lieu de se demander si un monsieur qui se montre si libre dans l'expression de telles opinions est bien la personne convenable pour représenter le gouvernement du Dominion. Je trouve, par exemple, dans une communication de M. Ewart à la presse, que, pendant plusieurs années, il a étudié la diplomatie de la Grande-Bretagne et a exprimé des opinions qu'il a certainement le droit d'entretenir et d'exprimer comme simple citoyen, mais qui ne prouvent guère qu'il possède les qualités requises pour représenter le Canada dans la cause anglaise à la Hague. Je ne pense pas qu'il soit déplacé de ma part de citer quelques-unes de ces opinions. Il semble avoir la manie de vouloir trouver la Grande-Bretagne en faute toutes les fois qu'il le peut. Voici quelque chose qu'il a dit. Il trouve à redire à l'idée qu'un sentiment de gratitude exige que nous fassions tenir à la Grande-Bretagne le prix d'un dreadnought, et il s'exprime comme suit :

A tout prix, faisons-le, et faisons-le sur-le-champ. Mais assurons-nous d'abord que nous avons lieu de nous montrer reconnaissants. Voyons un peu.

Devons-nous être reconnaissants de ce que le Royaume-Uni, nous a follement engagés dans la guerre de l'indépendance américaine dont le résultat (sans compter nos pertes) a été d'établir sur nos frontières du sud une nation hostile, une source permanente de trouble pour nous ?

Devons-nous être reconnaissants de ce que le Royaume-Uni a follement attiré cette nation sur nous de 1812 à 1814 ?

Devons-nous être reconnaissants de l'incursion des Féniciens ? ou de l'affaire de Trent ? ou de la guerre de Crimée ? ou de la guerre d'Égypte ? ou de la guerre des Boers ? reconnaissants de l'aide que nous avons reçue dans chacune de ces occasions ?

Devons-nous être reconnaissants du sang que les soldats anglais ont répandu pour soutenir les querelles du Canada ? Si nous envoyons le prix d'un dreadnought pour chaque goutte de ce sang nous n'enversons pas un rouge liard.

Devons-nous être "reconnaissants" envers la diplomatie anglaise ? Devons-nous être "reconnaissants" parce que Shelburne et Oswald ont enlevé à la loyale colonie du Canada (alors Québec), pour le donner aux colonies rebelles du Sud, tout le territoire qui forme aujourd'hui les états de l'Ohio, de l'Indiana, de l'Illinois, du Michigan, du Wisconsin et la moitié du Minnesota, outre la moitié des lacs Érié, Saint-Clair, Huron et Supérieur et tout le lac Michigan ? Devons-nous être "reconnaissants" parce que les deux mêmes négociateurs ont permis à ces colonies rebelles d'avoir accès aux pêcheries qui forment partie du territoire des colonies loyales, même avec le droit de descendre sur leurs rives ? Depuis, cela nous a toujours causé des ennuis. Devons-nous être "reconnaissants" envers lord Alverstone ?

Devons-nous être "reconnaissants" parce que, au milieu de l'empressement que mettait l'Europe à s'emparer de belles possessions coloniales, le Royaume-Uni est devenu propriétaire du territoire que nous occupons aujourd'hui ? L'a-t-il fait ce qu'il est ? Sont-ce les Anglais qui sont venus ici combattre contre la forêt, la faim, la maladie et les Indiens, qui ont fait le Canada ? ou sont-ce les Anglais qui sont restés chez eux ?

Devons-nous être "reconnaissants" parce que ceux qui sont restés chez eux nous ont imposé leurs lois sur le commerce et la navigation, lois rédigées dans leur propre intérêt ? Devons-nous être "reconnaissants" parce que le Royaume-Uni a acquis des richesses et de la puissance grâce à ses colonies ?

Devons-nous être "reconnaissants" parce que le Royaume-Uni, changeant sa politique commerciale et détournant soudain notre commerce de ses seules voies, a annoncé que nous faisons mieux de nous en aller, que nous étions comme une "meule" suspendue à son cou ?

Devons-nous être "reconnaissants" pour nos années de luttes afin de conquérir ces mêmes libertés politiques que le peuple anglais possédait et appréciait, et qu'il nous refusait parce que nous étions une "colonie" ?

Devons-nous être "reconnaissants" parce que, maintenant que nous avons acquis une certaine importance, le Royaume-Uni désire nous traiter comme un champ de recrutement ? — non comme ayant voix aux délibérations dans les questions de guerre ou de paix, mais comme des feudataires tenus de suivre leur seigneur dans les combats qu'il lui plaît de livrer ?

Devons-nous être "reconnaissants" parce que le Royaume-Uni nous protège ? Aucun danger ne nous menace, sauf celui qu'il pourrait attirer sur nos têtes. Qui de nous devrait de la "reconnaissance" si les bâtiments marchands du Canada étaient attaqués par des croiseurs allemands ? si les côtes canadiennes étaient envahies par suite des perturbations de l'équilibre européen ? si le Canada dépensait cinq fois le prix d'un chemin de fer transcontinental pour anéantir l'Allemagne que (pendant cette même guerre qui a donné le Canada au Royaume-Uni) des soldats anglais ont tant contribué à fonder ? Devons-nous être "reconnaissants" de chaque occasion de travailler au maintien de cet équilibre, en élevant cette nation-ci et en abaissant cette nation-là ?

Devons-nous être "reconnaissants" parce que le Japon a été élevé au rang des premières puissances militaires ? Le Royaume-Uni ne regrette-t-il pas déjà de l'avoir fait ? Sa triste rebuffade de l'autre jour doit être attribuée à la défaite de la Russie.

Le Royaume-Uni ne nous protège pas et il n'est pas en mesure de le faire. Voici la question : Emprunterons-nous des fonds à la plus riche nation du monde pour les lui remettre et continuer à payer l'intérêt en entretenant l'idée ridicule qu'elle se trouve dans une crise financière désespérée ?

Si c'est là ce que M. Foster suggère, j'admets volontiers que "nul Canadien n'aime à se le faire faire", car cela implique une né-

gligence de ses devoirs et plus qu'une faible dose de stupidité. Le Canada a été extrêmement patient pendant ses longues luttes pour la conquête de ses libertés politiques, malgré l'accaparement et la restriction de son commerce, malgré le mépris affiché de 1840 à 1880 pour les services qu'il pouvait rendre, le Canada a survécu à tout cela grâce à lui-même. Qu'il atteigne sa pleine maturité et devienne une nation. Il est trop grand et devrait être trop fier pour n'être qu'un champ de recrutement.

JOHN S. EWART.

M. Ewart a parfaitement le droit d'avoir son opinion sur tous les sujets et de l'exprimer à sa guise, mais cela ne le désigne pas comme étant une personne qu'il convient de choisir pour représenter le Canada et le gouvernement fédéral en ces matières ou il viendra en contact avec le peuple anglais—il pourrait même rencontrer lord Alverston—et sa présence pourrait causer une espèce de rupture des relations internationales tant M. Ewart paraît éprouver d'aversion pour lord Alverstone. Quant à moi, en ma qualité de contribuable, je n'aime pas qu'une partie des impôts que je paie à l'Etat serve à rétribuer un tel représentant du gouvernement fédéral. Je ne m'attache pas à la contredire, car je crois que ses déclarations sont démenties par l'histoire, qu'elles sont souverainement injustes et absolument déloyales.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je puis affirmer à l'honorable député que M. Ewart n'a pas été choisi à cause de l'écrit ou du langage que mon honorable ami a mentionné. La réponse que j'ai faite l'autre jour à une question formelle était entièrement d'accord avec la vérité. M. Ewart a été retenu en égard à ses connaissances légales, au rang qu'il occupe parmi le barreau à son activité et à son talent bien connus quant aux recherches du genre de celles qu'on désirait lui confier.

Je n'ai certainement pas pensé aux sentiments qu'il entretient sur les sujets qui ont été mentionnés. Si j'y avais pensé, ces sentiments auraient pu influencer sur mon choix. Je puis dire que je ne partage aucunement les opinions en question qu'il a exprimées plus d'une fois, d'après les journaux, au sujet des rapports entre le Canada et la Grande-Bretagne. Bien loin de partager ces opinions, je passe parmi mes amis pour être aussi chauvin que le représentant de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes).

Personnellement, j'ai des opinions qui sont l'exacte contre-partie de celles exprimées par M. Ewart. Pour ce qui est des opinions de M. Ewart sur la politique canadienne, je n'en ai vraiment aucune idée. Je ne crois pas qu'il ait jamais pris part à notre politique de partis, soit d'un côté, soit de l'autre. Il n'est certainement pas, que je sache, membre du parti politique auquel j'appartiens et sa nomination ne procède en rien des idées qu'il peut avoir en matière politique.

M. G. E. FOSTER.

L'hon. M. FOSTER: Il nous est agréable d'apprendre que le Gouvernement n'a pas choisi cet homme à cause de ses opinions. Ce serait également pour nous une source de grande satisfaction de savoir que le ministre de la Justice ne partage pas les idées de cet homme, et que ses opinions serviront de contre-poids à celles que M. Ewart semble ne pouvoir s'empêcher de laisser jaillir, après avoir répudié, dans l'intérêt de son Gouvernement, toute sympathie avec de telles opinions, conseillera-t-il à ce monsieur de les garder soigneusement pour lui pendant qu'il sera en Angleterre ou sur le continent. Si le ministre de l'Agriculture devait l'accompagner, tous deux pourraient s'entendre pour que ces opinions fussent pendant ce temps-là remises avec un soin particulier dans quelque entrepôt-glacière. Je suggérerais au ministre de la Justice de ne pas permettre que ce monsieur ait rien à traiter avec le Kaiser, qui pourrait bien donner dans ces idées et se concerter avec lui pour quelque manœuvre préjudiciable aux intérêts britanniques.

L'hon. M. FIELDING: Sommes-nous bien sûrs des opinions de sir Robert Finlay? Lui aussi va être de la partie. Le ministre nous l'a annoncé.

L'hon. M. FOSTER: Va-t-il être fait choix de sa personne à cause qu'il aurait des opinions semblables à celles de M. Ewart?

L'hon. M. FIELDING: Je crois plutôt que cet homme est connu pour avoir des opinions que mon honorable ami ne partage certainement pas.

L'hon. M. FOSTER: Il ne représente pas le Canada.

L'hon. M. FIELDING: Il le représentera.

Service des Mines, recherches relatives aux dépôts de minerai et de minéraux économiques, à la valeur des houilles et des tourbes du Canada comme combustible; examen et délimitations des tourbières, \$13,500.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ceci est pour la préparation de monographies sur divers minerais.

L'hon. M. FOSTER: Quels combustibles expérimentez-vous, à part la tourbe?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il se fait depuis un an et plus, à l'université McGill, des recherches sur tous les charbons du Canada. Ces recherches vont se continuer ici à Ottawa, et nous avons pour cela fait acquisition d'un terrain près de la ferme expérimentale.

L'hon. M. FOSTER: Qui est-ce qui prépare ces monographies?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Des personnes qui, généralement n'appartiennent pas à l'administration. Nous n'avons pas, tant

sans faut, assez d'hommes; nous avons dû engager des aides temporaires.

Maintien de l'essayerie à Vancouver (C.-B.), \$18,000.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce que cela nous donne un revenu?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non.

Coût des spécimens pour le musée commémoratif Victoria, \$8,000.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous achetons cette année un bon nombre d'échantillons des minerais de la Colombie-Anglaise pour l'exposition de Seattle, lesquels seront plus tard déposés au musée Victoria.

M. R. L. BORDEN: Est-ce que le ministre n'a jamais entrepris de faire une évaluation des ressources minérales du Canada, en tant qu'elles nous sont présentement connues et susceptibles d'être calculées? D'autres pays font ces évaluations pour la houille, le fer et autres richesses naturelles.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous n'avons pas de telle évaluation. L'administration des mines a, cette année, publié un très fort volume où sont décrites les mines actuellement exploitées. Mais ce n'est pas cela précisément que désire l'honorable député. La richesse minérale du Canada n'a jamais été évaluée. Je crois que ce travail serait bien difficile. On a toutefois estimé approximativement l'étendue de nos terrains houillers et le rendement probable de ces gisements.

M. GEO. TAYLOR: Est-ce que le livre dont on parle a été distribué?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il s'agit d'un livre très volumineux et d'un grand prix. Je suppose que chaque député en a reçu un exemplaire. Si je ne me trompe, on pourra le demander au bureau des mines. En vue de limiter la distribution, nous le faisons payer, mais un prix peu élevé. Nous en avons adressé dix exemplaires à toutes les bibliothèques du pays, ainsi qu'à beaucoup de personnes qui s'intéressent à la question.

L'hon. M. FOSTER: Quand le ministre dit que ce livre parle de toutes les mines en exploitation, il fait erreur. J'en connais une dont il n'est pas parlé, et l'on m'a demandé d'y appeler son intention.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'ai entendu parler que d'un cas de ce genre, d'une houillère qu'il y a dans les environs d'Edmonton. Nous avons vu à corriger cette omission dès qu'elle nous a été signalée et, en même temps, nous avons adressé des explications au propriétaire de la mine, qui s'est dit satisfait.

L'hon. M. FOSTER: La mine à laquelle je fais allusion est bien une houillère, et c'est peut-être celle-là.

Six cents exemplaires du "Parliamentary Companion", \$1,200.

L'hon. M. FOSTER: Qui est-ce qui édite cet ouvrage?

L'hon. M. FIELDING: C'était autrefois M. Magurn; aujourd'hui, je pense que c'est M. le capitaine Chambers, du Sénat. On lui donne aujourd'hui le nom de "Guide parlementaire", si je ne me trompe. Il s'agit du même ouvrage qui se publie depuis des années.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce que ce crédit comprend autre chose que l'impression?

L'hon. M. FIELDING: C'est notre contribution à cette publication, et l'on nous donne ce nombre d'exemplaires.

Bureau de la commission de conservation, \$12,000.

L'hon. M. FOSTER: Qui va-t-on nommer?

L'hon. M. SYDNEY FISHER: Nous n'avons pas encore choisi les fonctionnaires. Le seul que j'espère voir nommer est le secrétaire. Je ne sais pas s'il voudra bien l'accepter, mais j'aimerais à donner cette charge à M. Young du ministère de l'Intérieur. Je sais que cette besogne lui est familière et c'est pourquoi j'aimerais à le voir là. Quant aux autres, il n'y a rien de fait.

Département des Affaires externes:	
Sous-chef.	\$5,000 00
Première div., subdiv. A-1 à.	2,800 00
Première div., subdiv. B-1 à.	2,100 00
Seconde div., subdiv. A-1 à.	1,650 00
Troisième div., subdiv. A-1 à.	900 00
Dépenses casuelles:	
Impressions et papeterie.	1,500 00
Divers.	1,000 00
	\$14,950 00

L'hon. M. FOSTER: Voilà des commis de haut rang. Quels sont ceux que l'on nomme à ces emplois? A qui faut-il attribuer la paternité de ce crédit?

L'hon. M. MURPHY: Je crois me souvenir que le premier ministre, lors des explications qu'il a données à la Chambre à ce sujet, a dit un mot de ces fonctions, et a même, je crois, donné le nom de celui qui en serait le sous-chef. Mais il n'a encore été fait aucune nomination relativement à aucune des autres positions.

L'hon. M. FOSTER: Ce dont je me souviens, c'est que le secrétaire d'Etat a dit à la Chambre qu'il y aurait un sous-chef, mais que pour les autres, on les prendrait dans d'autres administrations. Il y a, par exemple, M. MacKenzie qui, l'année der-

nière a été nommé en vue de cette correspondance relative aux affaires étrangères; est-ce qu'on ne va pas le mettre dans ce bureau?

L'hon. M. MURPHY: Le secrétaire d'Etat a dit qu'à part le sous-chef, il y aurait trois ou quatre commis. Les crédits dont il est maintenant question sont strictement conformes aux déclarations du secrétaire d'Etat.

L'hon. M. FOSTER: Peut-être; mais le secrétaire d'Etat a dit, il me semble, que ces commis seraient des gens qui sont déjà dans le service.

L'hon. M. MURPHY: C'est encore notre intention, mais notre choix n'est pas fait.

Commission du service civil—Montant requis pour payer les appointements d'un imprimeur à qui seront confiés l'impression des programmes d'examen et autres travaux de nature confidentielle, \$1,000.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que cela signifie?

L'hon. M. MURPHY: La commission a fait monter une petite presse pour l'impression secrète des questionnaires d'examen. Elle cherche pour cela une personne sachant l'anglais et le français, et qu'elle pourrait en même temps employer aux écritures du bureau.

Il est fait rapport de quelques résolutions.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL. —CREDITS SUPPLEMENTAIRES.

M. Fielding remet un message de Son Excellence le Gouverneur général, lequel est lu par M. l'Orateur, comme suit:

GREY.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 31 mars 1910, et conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 18 mai 1909.

(La motion est adoptée.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Législation du Sénat, \$6,050.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il y a là deux item, un pour le Sénat et un pour la Chambre des communes, dont l'objet est d'indemniser les membres qui ont été absents pour affaires officielles.

M. G. E. FOSTER.

L'hon. M. FOSTER: Si pour cause de maladie il m'était arrivé d'être absent moi-même une journée ou deux, est-ce que j'aurais ma part de cette somme?

L'hon. M. FIELDING: Vous y avez droit. Tout député absent pour cause de maladie a droit à une indemnisation.

M. HENDERSON: Je croyais que c'était compris dans la loi en vigueur.

L'hon. M. FIELDING: Non, la loi prévoit les cas de maladie à Ottawa, mais non les cas de maladie hors d'Ottawa.

M. HENDERSON: Je suis arrivé à Ottawa le 19 janvier, et je n'en suis pas reparti depuis. Je n'ai aucun crédit pour mon assiduité, mais celui qui a paradé d'un bout à l'autre du pays, passant en Angleterre, en Irlande, au Japon, est tout aussi bien traité que je le suis.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose qu'il s'agit ici d'un montant destiné à couvrir des cas spéciaux, et non toute une série de cas, le cas de tous les députés qui ont passé la session ici; autrement, il vaudrait autant remodeler le statut. Je n'ai pas d'objection aux cas spéciaux.

L'hon. M. FIELDING: Nous avons trouvé qu'il n'y a pas de satisfaction à mentionner les noms. Il est presque impossible de faire une différence entre A et B. La conclusion est que tout député absent pour cause de maladie, ne perdra pas son indemnité. S'il a été absent pour remplir quelque fonction officielle ou publique, il ne doit pas non plus perdre son indemnité. Mais s'il s'est absenté dans son propre intérêt, il ne peut profiter de ce crédit.

M. CAMPBELL: J'aimerais connaître les noms de ceux qui doivent bénéficier de ce crédit. Je crois qu'il n'a pas sa raison d'être. Je suppose que toute personne envoyée en mission officielle est payée pour ce travail. Si quelqu'un est resté en Europe ou ailleurs à cause d'une soi-disant maladie, c'est le pays qui a perdu les services de cette personne. Cette personne doit alors perdre son indemnité. Les députés qui sont malades ici, sont obligés de faire une déclaration sous serment, sinon il leur est déduit \$15 par jour, et il ne convient pas d'indemniser une personne absente durant toute la session comme si elle avait été présente.

L'hon. M. FIELDING: Je crains de m'être trompé. Je croyais que ce crédit avait été inscrit après une entente. S'il y a de l'opposition, je n'insisterai pas.

M. R. L. BORDEN: Le ministre des Finances a lui-même été absent pendant un temps considérable au commencement de la session. Je ne pense pas qu'il serait juste de lui réduire son indemnité sessionnelle à cause de cela.

L'hon. M. FIELDING: Si j'ai perdu des jours, ils sont bien peu nombreux.

M. R. L. BORDEN: C'est un exemple que je donne. La même chose est arrivée dans le passé au ministère de l'Agriculture.

L'hon. M. FISHER: Mais, je n'ai rien reçu en compensation.

M. R. L. BORDEN: Je ne crois pas qu'il est juste d'enlever l'indemnité sessionnelle d'un ministre absent en mission officielle. Il s'est présenté deux autres cas, celui d'un honorable député qui a été absent pour des raisons d'intérêt public, et celui d'un honorable député qui fut forcé de passer l'océan pour cause de maladie. Puis, il y a, je crois, au Sénat, le cas d'un sénateur qui n'a pas pu se rendre à Ottawa. C'est la coutume au Sénat, je crois, d'accorder toute son indemnité sessionnelle au sénateur incapable de venir prendre son siège à cause de maladie. C'est en quelque façon le même principe que nous avons appliqué bien des fois à la Chambre, dans le cas d'un honorable député qui a eu le malheur de mourir dans les premiers jours de la session. Dans les cas de ce genre, le plein montant de l'indemnité sessionnelle est accordé à la veuve ou aux exécuteurs.

Je suppose que cette résolution repose sur le même principe. Pour ma part, je suis disposé à appuyer toute proposition raisonnable qui relève du principe que j'ai mentionné, mais en même temps, il serait peut-être préférable d'étudier s'il n'y a pas lieu de modifier cette disposition particulière de la loi. Un article de la loi dit que si un député est malade à Ottawa, son absence de la Chambre n'entraîne pas la perte d'aucune partie de son indemnité, tandis que s'il est malade ailleurs, il lui est fait une déduction proportionnelle. L'idée de cette prescription est, je suppose, de prévenir les abus, mais comme il y a une déclaration solennelle à faire attestée par serment, il vaudrait peut-être mieux modifier légèrement la loi que de voter des crédits spéciaux.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que la différence entre la maladie à Ottawa et la maladie ailleurs qu'Ottawa, trouve sa source dans une autre raison. Elle provient de ce qu'il s'agit d'une indemnité au lieu d'une compensation, et par conséquent, si un député ne quitte pas sa maison, il n'a pas droit de se faire indemniser, tandis que s'il est loin de chez lui, à Ottawa, il est obligé de faire les mêmes dépenses, s'il est malade à son hôtel, que s'il assistait aux séances. Il est toujours difficile d'arranger ces détails, quand la question d'intérêt personnel s'y glisse.

M. R. L. BORDEN: Voici une difficulté: Un député peut arriver de la Colombie-Anglaise, et rester malade à Montréal pendant deux mois. Dans ce cas, il perd une partie de son indemnité; tandis que s'il a la chance de tomber malade à Ottawa plutôt qu'à Montréal, il ne lui est rien retranché de son indemnité.

Je ne crois que la théorie du ministre des Finances concorde bien avec l'application de cette loi.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

TRAITEMENTS DES FONCTIONNAIRES PUBLICS.

Débat sur l'amendement apporté par le Sénat au bill (n° 187) autorisant certaines augmentations de traitement en faveur des fonctionnaires publics, service intérieur.

L'hon. M. FISHER: Lorsque le Sénat a examiné ce bill, il a pensé que les termes ne disaient pas assez clairement que les greffiers de la Chambre et du Sénat, avaient rang de sous-ministres pour les fins de ce bill, que les chefs de département ne comprenaient pas les présidents des deux Chambres, et que l'on pouvait peut-être interpréter la loi comme ne s'appliquant pas aux fonctionnaires, employés et commis de la Chambre du Sénat, conséquemment on a inséré cet amendement qui a simplement pour but de rendre la loi plus claire, et je propose qu'il soit approuvé.

M. R. L. BORDEN: Je crois que la loi comprenait ces personnes, mais tout de même il est désirable que la chose soit claire.

(L'amendement est lu une 2e fois et adopté.)

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Débat sur l'amendement apporté par le Sénat au bill (n° 106), a l'effet de modifier la loi des chemins de fer.)

L'hon. M. GRAHAM: L'amendement se rapporte au paiement de l'assurance entre les compagnies de chemins de fer et les personnes qui ont droit à l'indemnité pour dommages. Je vais lire l'amendement.

1. Est modifié le paragraphe 1er de l'article 298 de la loi des chemins de fer en retranchant les mots: "récoltes terres, clôtures, plantations ou bâtiments et leur contenu" dans la 1re et 2e lignes et leur contenu" dans la 1re et 2e lignes et leur substituant les mots " toute propriété" et après le mot "recouvrable" dans la 9e ligne insérer les mots " en vertu de cet article".

Pourvu de plus que la compagnie, jusqu'à concurrence de l'indemnité recouvrable, ait droit au bénéfice de toute assurance effectuée sur l'immeuble par le propriétaire. Cette assurance, si elle a été payée avant que la somme d'indemnité ait été déterminée, doit

être déduite de cette indemnité; si elle n'a pas été ainsi payée, la police ou les polices doivent être cédées à la compagnie, et celle-ci peut soutenir une action à ce sujet.

(L'amendement est lu une 2e fois et adopté.)

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances sait-il si le bill des assurances adopté par cette Chambre et envoyé au Sénat est avancé?

L'hon. M. FIELDING: J'apprends que quelques sénateurs désirent renvoyer le bill devant le comité des banques et du commerce. Dans ce cas-là, il est impossible qu'il devienne loi à la présente session.

M. G. TAYLOR: J'ai entendu dire que l'on s'était opposé à l'adoption du bill parce qu'il n'était pas imprimé en français.

L'hon. M. FIELDING: Le bill était imprimé en français, mais non pas les amendements.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est la première fois que j'entends dire que cette objection a été faite.

M. R. L. BORDEN: Le ministre se propose-t-il de faire discuter le projet sur les transports par eau?

L'hon. M. FIELDING: Non. J'ai appris qu'il y aurait de l'opposition à ce bill, et qu'il ne serait peut-être pas possible de le voter, et j'ai dit aux intéressés que le bill ne serait pas discuté.

(La motion est adoptée et la séance est levée à trois heures, mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 19 mai 1909.

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

CONFERENCE SUR LA DEFENSE IMPERIALE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau la correspondance échangée entre le Gouvernement et le Colonial Office relativement à la résolution adoptée le 29 mars.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable premier ministre a-t-il l'intention de faire des déclarations ultérieures au cours de la session?

M. W. S. FIELDING.

Sir WILFRID LAURIER: Je peux résumer le contenu de cette correspondance. Il est déclaré dans cette correspondance que la résolution adoptée par la Chambre des communes le 29 mars a été transmise au Colonial Office; après cela, comme mon honorable ami s'en souvient, j'ai déclaré à la Chambre que nous avions l'intention, comme conséquence de cette résolution, d'envoyer le ministre de la Milice et de la Défense et de la Marine et des Pêcheries, en Angleterre, pour conférer avec le gouvernement impérial, au sujet des meilleures méthodes à adopter pour mettre à exécution les intentions contenues dans la résolution.

Depuis lors, une communication nous est parvenue du Colonial Office suggérant qu'une conférence subsidiaire, conforme au programme de la résolution adoptée par la conférence impériale de 1907, ait lieu en juillet. Nous avons donné notre assentiment à cette demande en déclarant que nous n'étions pas prêts à exprimer une opinion sur le sujet, mais que nous étions prêt à envoyer nos ministres à toute époque qui pouvait convenir.

L'hon. M. FOSTER: J'avais l'intention, hier, de dire un mot relativement à la représentation du Canada, à la prochaine conférence. Je tiens à dire à mon honorable ami qu'à la première occasion qui se présentera, je ferai quelques observations ainsi qu'au sujet de la ligne All-Red.

LA LIGNE ALL-RED.

L'hon. M. FOSTER: J'aimerais avoir une déclaration du premier ministre au sujet du projet de la ligne All-Red.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): La ligne All-Red est dans la situation suivante: nous avons envoyé M. Coulter le sous-directeur général des Postes, en Australie, pour conférer avec le gouvernement australien, au sujet de la possibilité de mettre en application la résolution adoptée l'année dernière. M. Coulter est en train de revenir d'Australie et n'a encore rien communiqué de définitif sur la question.

LE TRAITE FRANCO-CANADIEN.

L'hon. M. FOSTER: Avant que nous passions à l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Finances s'il a quelque déclaration à faire à la Chambre au sujet du traité franco-canadien.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): J'ai fait une déclaration déjà, à une date moins avancée de la session; je m'attendais alors qu'avant aujourd'hui même la Chambre des députés en France aurait approuvée la convention supplémentaire; et dans ce cas, nous aurions soumis immédiatement à la Chambre la mesure requise pour la ratification de ce traité de la part du Canada. Je déclarai

alors que les chambres françaises s'étaient ajournées pour un temps et que je m'attendais à ce qu'elles reprissent leurs délibérations le 11 ou le 12 mai. J'étais alors d'avis qu'elles auraient tout le temps nécessaire pour donner effet au traité, ou que du moins les autorités françaises me donneraient quelque avis de la ratification immédiate du traité. Dans ce but, j'adressai une note au ministre du commerce de France, le priant de m'aviser que le traité serait approuvé par la Chambre des députés à brève échéance, s'il n'était pas trouvé possible de le ratifier sur-le-champ. J'espérais qu'une telle assurance me serait transmise, mais aucun cablegramme ne m'est parvenu à cet effet. Le consul général de France à Montréal m'avait écrit exprimant l'espoir que notre gouvernement serait à même de ratifier et d'approuver le traité. C'est à la suite de la réception de cette lettre que j'adressai cette note au ministre français du commerce, mais le cablegramme attendu ne m'est pas encore parvenu. C'est pourquoi je n'ai pas jugé opportun de procéder à la ratification du traité par le Parlement canadien. Je n'ignore pas que les Chambres législatives françaises ont actuellement à faire face à de nombreuses difficultés, et il s'est soulevé beaucoup de questions qui semble au gouvernement français bien plus urgentes; c'est ce qui explique qu'elles aient laissé de côté cette question pour s'occuper d'autres affaires. Cependant, je compte bien que sous peu les chambres françaises approuveront définitivement le traité et que, dès la prochaine rentrée du Parlement, nous serons à même de soutenir une mesure tendant à la ratification du traité.

M. HENDERSON: Dans le cas où les chambres françaises approuveraient le traité sous sa forme modifiée, notre législation de l'année dernière prendra-t-elle effet dans la mesure où le nouveau traité n'y apporte pas de changement?

L'hon. M. FIELDING: Non, le traité prendra effet après ratification, et la ratification signifie, non pas seulement l'approbation par les Chambres législatives, mais l'échange formel de ratification, comme on dit dans le monde diplomatique, ce qui devra se faire à Paris. Tant que cette formalité n'aura pas eu lieu, ce traité ne peut prendre effet, et même alors il ne pourra prendre effet que lorsque le Parlement canadien aura approuvé le traité supplémentaire, et lorsque les chambres françaises auront elles aussi approuvé ce traité supplémentaire. Nous avons mis toute la diligence voulue à approuver le traité l'année dernière, mais il se trouve que nos amis de France n'ont pu agir avec autant de célérité. Nous jugeons convenable maintenant d'attendre qu'ils aient pris une décision avant de demander au Parlement canadien de rien faire de plus.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

M. RIVET: J'ai l'honneur de proposer la mise en discussion du projet de loi (n° 95) tendant à constituer en corporation les Royal Guardians. Lors de l'appel de ce bill hier soir durant la première heure, il fut réservé à la demande du ministre des Travaux publics. Je propose maintenant qu'il soit délibéré, bien entendu avec la permission de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: A mon regret nous ne saurions agréer cette motion: le règlement de la Chambre doit être observé. On s'oppose fortement à son adoption, et sans le consentement unanime de la Chambre il ne nous est pas permis de délibérer.

QUESTIONS.

QUAI D'HONORA, ILE MANITOULIN.

M. SMYTH (par M. Schaffner) demande:

1. Quel est le chiffre des recettes annuelles au quai d'Honora, île Manitoulin, depuis son établissement, suivant le rapport du gardien du quai, et quel volume de marchandises y a-t-il été déposé chaque année?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Recettes annuelles: 1905-1906, \$19.61; 1906-1907, \$10.19; 1907-1908, \$22.94; 1908-1909, \$13.87. Le département de la Marine et des Pêcheries n'a pas de mention dans ses archives du nombre de tonnes de marchandises débarquées annuellement sur ce quai.

TERRAIN AFFECTES A L'ENTRETIEN DES ECOLES DANS LA PROVINCE D'ALBERTA.

M. McCARTHY (par M. Schaffner) demande:

1. Quelle est la superficie totale des terrains affectés aux écoles et dont il n'a pas encore été disposé dans la province d'Alberta?

2. Quel est le montant total du fonds des écoles au moment actuel?

3. Quelle est la somme totale des paiements différés sur la vente desdits terrains affectés aux écoles?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Etant donné que les terrains affectés aux écoles couvrent un huitième de la superficie totale de la province, c'est-à-dire deux sections sur trente-six, la superficie de ces terrains non encore vendus serait approximativement de 8,312,000 acres.

2. Le montant du fonds des écoles de l'Alberta était, le 31 mars 1909, de \$506,581.28. (Ceci est sujet à révision lors de l'ajustement final du revenu pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1909.)

3. Le montant total des paiements retardés le 31 mars dernier était de \$1,168,523.17. (Ce montant est également sujet à révision lors de l'ajustement final du revenu pour le dernier exercice financier.)

DRAGAGE AU PETIT COURANT.

M. SMYTH demande :

1. Durant la saison de 1907 et 1908 quels travaux de dragage ont été exécutés dans le chenal du Petit-Courant en face des îles Picnic, dans la baie Georgienne? A quelle profondeur le chenal a-t-il été dragué, et les travaux de dragage ont-ils produit une profondeur uniforme tout le long du chenal? Dans l'affirmative, quelle est la profondeur uniforme à laquelle le chenal a été porté?

2. Quelle sont les profondeurs respectives du chenal à Petit-Courant, et à l'ouest des îles Picnic?

3. Quelles sommes ont été dépensées pour ces travaux durant les saisons de 1907 et de 1908, et qui étaient les entrepreneurs?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de compléter le dragage de ce chenal, afin de lui donner une profondeur uniforme?

5. A quelle date en 1908, le dragage a-t-il commencé? Les travaux ont-ils été commencés avant qu'un inspecteur fût nommé, et qui a été l'inspecteur?

6. En l'absence de l'inspecteur, le capitaine du dragueur a-t-il fait un rapport de la quantité de roc enlevé?

7. Pendant combien de temps, le foreur n° 3 a-t-il travaillé à la nouvelle coupe, à l'entrée du chenal (avec mention des dates du commencement et de la fin de l'ouvrage, et de la quantité de matériaux enlevés)?

8. Après la cessation de l'ouvrage à l'entrée est du chenal, en 1908, où le dragueur a-t-il été dirigé, et quel travail a-t-il accompli? Pendant combien de temps a-t-il été employé à chaque travail subséquent, et quand a-t-il cessé de travailler?

9. Pour quelle raison l'inspecteur May a-t-il été relevé de ses fonctions d'inspecteur de ce travail, ou a-t-il donné sa démission?

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

1. Il n'a pas été fait de travaux de dragage dans le chenal du Petit-Courant, en face des îles Pic-Nic, dans la baie Georgienne durant les saisons de 1907 et 1908.

2. Le profondeur du chenal à Little-Current sera de 22 pieds lorsqu'il sera achevé. La profondeur du chenal en face des îles Pic-Nic (minimum de profondeur sur la petite batture) est de 14 pieds et 9 pouces. En dehors de cette butte, la profondeur varie entre 15 pieds 9 pouces, et 18 pieds.

3. 1907:

Dragage payé en	
1907-8.	\$ 149,274.14
1908-9.	8,946.65
Inspection.	630.00
	—————
	\$158,850.80
En 1908: Dragage ..	\$ 203,661.84
Inspection.	463.44
	—————
	\$ 20,130.29

4. Oui.

5. Le forage a commencé le 23 avril. L'inspecteur a été nommé le 24 avril et le dragage a commencé le 27 avril. Le nom de l'inspecteur est John J. May, de Little-Current.

M. F. OLIVER.

6. Non.

7. Le foreur numéro 3 a commencé les travaux à la nouvelle coupe à l'entrée est du chenal, vers le 5 octobre et a cessé le 14 novembre. On n'a pas enlevé de matériaux. Environ la moitié de l'étendue a été forée.

8. Le dragage à cet endroit a cessé pour la saison, le 14 novembre 1908, après quoi le dragueur a été mis en hivernage à Little-Current.

9. L'inspecteur May a démissionné le 22 septembre 1908, ses affaires personnelles ne lui permettant pas de consacrer tout son temps à ses fonctions d'inspecteur du dragage.

TOITURE DE L'AILE NEUVE.

M. LENNOX: Monsieur l'Orateur, je désire demander à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) si l'intention du ministère est d'utiliser la toiture de l'aile neuve comme jardin de toiture, ou jardin à palmes, ou quelque chose de ce genre. Un ascenseur y conduit, mais j'ignore quelle est l'intention à ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour le moment, on n'a pas l'intention de le faire. La question n'a pas été étudiée.

M. LENNOX: On le fréquentera, je suppose, dans une certaine mesure, et je désire attirer l'attention du ministre sur le fait que la balustrade en fer autour du toit n'est pas suffisante pour empêcher les enfants de tomber. En certains endroits, sur la devanture, elle n'est pas solide. Il faudra certainement faire quelque chose si cette toiture est fréquentée.

L'hon. M. PUGSLEY: Je verrai à ce que l'on s'occupe de l'affaire.

SUBSIDES—ADOPTION DEFINITIVE.

La Chambre passe à l'examen des résolutions adoptées par le comité des subsides.

Service de paquebots entre le Canada et le Mexique sur les océans Atlantique et Pacifique, \$100,000.

L'hon. M. FOSTER: Quel est l'état actuel du service auquel pourvoit ce crédit?

Sir WILFRID LAURIER: Il y a deux lignes, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique. La ligne sur l'Atlantique a fait de très bonnes affaires et son commerce a augmenté. La ligne sur le Pacifique n'a pas aussi bien réussi et le gouvernement mexicain nous a informés qu'il ne renouvelerait pas sa subvention en faveur de cette ligne.

Il reste à savoir si nous devrions ou non renouveler notre concession. Nous ne sommes pas disposés à le faire.

PROROGATION.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu le message

suivant du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur Général:

Ottawa, 18 mai 1909.

Monsieur,—Je suis chargé par Son Excellence le Gouverneur général de vous informer que Son Excellence se rendra au Sénat le 19 courant, à trois heures et demie de l'après-midi, afin de proroger la présente session du parlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,

J. HANBURY WILLIAMS,

Colonel.

L'honorable Orateur de la Chambre des communes.

ADOPTION DU PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX ORDONNANCES DU YUKON.

La Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide que les ordonnances du 9 mars 1908 intitulées: "Ordonnances concernant l'audition et le règlement des différends se rattachant aux terres minières du territoire du Yukon," et l'ordonnance du 17 septembre dernier intitulé: "Ordonnance concernant l'imposition d'une taxe sur l'ale, le porter, la bière et le lager importés dans le territoire du Yukon," les dites ordonnances ayant été rendues à leurs dates respectives par le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 16 de la loi du Yukon, chapitre 63 des Statuts révisés de 1906, dont des exemplaires et les décrets en conseil les concernant ont été déposés sur le bureau, sont approuvées, conformément aux dispositions de l'article 17 dudit chapitre 63.

L'hon. M. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Cette proposition est conforme aux dispositions de la loi du Yukon qui, en premier lieu, donne autorité au Gouverneur en conseil d'édicter des ordonnances pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du territoire du Yukon, puis ensuite stipule que ces ordonnances devront être approuvées par le Parlement avant la fin de la session suivante, afin qu'elles puissent continuer à être valides. Advenant que le Parlement n'approuverait pas ces ordonnances, elles se trouvent par là même révoquées. Il est question ici de deux ordonnances. L'une concerne les causes minières qui étaient en instances devant les tribunaux lors de l'adoption de certains amendements de la loi du Yukon, afin que les lois des plaideurs ne puissent subir aucun préjudice par l'adoption de la loi. L'autre ordonnance concerne l'imposition, d'une taxe de revenu local sur la bière entrant dans le territoire du Yukon. Comme il s'agit ici d'une source de revenus tirée entièrement du Yukon, on considère qu'il n'est que juste qu'elle fasse partie des revenus de ce territoire et ne soit pas mise à la disposition du Dominion.

M. SPROULE: Vous donnez au conseil du Yukon le droit d'imposer une taxe. Cette

taxe doit-elle être imposée en plus du revenu intérieur ou des droits de douane sur les spiritueux importés?

L'hon. M. OLIVER: Ce n'est pas le conseil du Yukon qui impose cette taxe. C'est le Parlement même.

M. SPROULE: Le Parlement ne perçoit pas la taxe. C'est le gouvernement du Yukon qui la perçoit. Vous pourriez faire la même chose pour la Saskatchewan, l'Alberta ou toute autre province.

L'hon. M. OLIVER: Les conditions du Yukon sont, naturellement, particulières. Une taxe spéciale est imposée sur la population du Yukon, à l'avantage du trésor de l'Etat. Les droits régaliens sur l'or n'existent pas en aucune autre partie du Canada.

M. SPROULE: N'y a-t-il pas un droit régalien sur l'or de la Colombie-Britannique?

L'hon. M. OLIVER: Assurément non. Ce sont là des conditions spéciales au Yukon, et cette taxe n'offre rien de plus étrange que le droit régalien sur l'or. Le conseil du Yukon n'a aucune autorité pour imposer cette taxe. Elle est imposée par le Gouverneur en conseil, sur recommandation du conseil du Yukon, et nous demandons maintenant au Parlement de la sanctionner afin qu'elle puisse rester en vigueur.

M. SPROULE: Est-ce que le conseil du Yukon édicte les ordonnances, sujettes à votre approbation?

L'hon. M. OLIVER: Non pas, le conseil n'a fait qu'une recommandation. Comme il n'aurait aucune autorité pour agir, il a formellement recommandé à ce gouvernement d'imposer cette taxe, et c'est pourquoi un décret a été rendu en conséquence. Nous demandons maintenant au Parlement de confirmer l'ordonnance qui a été rendue.

M. SPROULE: Supposons que le conseil des territoires du Nord-Ouest, qui est soumis comme le conseil du Yukon au gouvernement fédéral, veuille imposer la même taxe sur les spiritueux pénétrant dans cette région, comment pourriez-vous lui refuser ce droit?

Sir WILFRID LAURIER: Il n'y a aucun conseil semblable.

M. SPROULE: La loi autorise la réorganisation des territoires, en dehors des provinces organisées avec un conseil.

M. WRIGHT: Comment cela peut-il s'appliquer aux spiritueux produits dans le territoire du Yukon? Ces spiritueux paieront-ils la taxe de revenu intérieur comme les spiritueux importés? Et quel est le maximum d'augmentation autorisé par la loi?

L'hon. M. OLIVER: L'ordonnance énonce très clairement que c'est une taxe de 50 cents par gallon sur le porter, la bière et l'ale qui seront importés dans le territoire.

M. SPROULE: Quels sont les droits de douane sur le porter, la bière et l'ale importés dans le territoire?

L'hon. M. OLIVER: Je ne pourrais pas dire immédiatement. Ces droits de douane existent, et le revenu en est versé dans le trésor de l'Etat. Il s'agit ici d'une surtaxe, dont le revenu va au trésor du territoire.

Sir WILFRID LAURIER: Cette taxe est d'ordre commercial. La population du Yukon contribue au revenu de l'Etat en payant les mêmes taxes qu'ailleurs. Mais cette taxe spéciale est plutôt de la nature d'un octroi. Chacun sait, par exemple, que les marchandises entrant à Paris. . .

L'hon. M. FOSTER: Il ne s'agit pas ici d'un octroi imposée aux portes d'une ville, mais à la limite extérieure d'un pays.

Sir WILFRID LAURIER: Mais cette taxe n'en est pas moins de la nature d'un octroi, car c'est un impôt sur les importations du Yukon en dehors de la taxe versée dans le trésor de l'Etat.

L'hon. M. FOSTER: Devons-nous comprendre que cette taxe est perçue par le gouvernement fédéral, mais n'est pas versée au fonds du revenu consolidé?

L'hon. M. OLIVER: C'est une taxe locale autorisée par le gouvernement du Dominion, mais qui est perçue par des fonctionnaires du Yukon pour les besoins locaux.

M. CROSBY: Le conseil du Yukon aposte-t-il ses employés à la frontière pour percevoir cette taxe de 50 cents sur chaque gallon de ces liquides?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: La taxe n'est pas perçue par les douaniers?

L'hon. M. OLIVER: Il est possible que les douaniers agissent pour le compte du gouvernement local. C'est-à-dire qu'il est possible que les mêmes hommes fassent double fonction. Mais la perception se fait au nom du gouvernement local et le montant en sera versé à ce gouvernement par ceux qui le perçoivent, que ce soient des douaniers ou autres.

L'hon. M. FOSTER: Qui paie les frais de perception?

L'hon. M. OLIVER: Le gouvernement local.

L'hon. M. FOSTER: Alors, ce gouvernement local a la haute main sur chaque gallon de spiritueux traversant la frontière?

L'hon. M. OLIVER: Certainement.

L'hon. M. FOSTER: Il peut refuser l'entrée, à moins que la taxe de 50 cts par gallon ne soit acquittée. Il peut ordonner l'arrêt à la frontière. Il prélève la taxe, et en retire tout le profit.

L'hon. M. OLIVER: C'est tout.

M. F. OLIVER.

L'hon. M. FOSTER: Voyons maintenant pour les spiritueux importés, disons de la France et de l'Allemagne, ou les liqueurs venant de la province d'Ontario, soit de provenance domestique ou importées. Cette bière arrive à la frontière du Yukon, et là on se trouve en présence d'un fonctionnaire qui prélève une taxe de 50 cts, que ce soit pour de la bière Labatt ou de la bière allemande.

L'hon. M. OLIVER: Quand c'est de la bière, on n'impose cette taxe, on n'impose cette taxe supplémentaire que sur de la bière importée au Canada et n'ayant pas acquitté les droits d'accise. Quant aux spiritueux, sur lesquels il y a depuis 1904, une même taxe de \$2.00 le gallon, il leur faut acquitter la surtaxe, même s'ils sont de provenance domestique et s'ils ont acquitté les droits d'accise.

L'hon. M. FOSTER: Eh bien, considérons par exemple le cas où des spiritueux auront été importés par une maison de Québec ou d'Ontario, pour remplir une commande venant de Dawson. Le fonctionnaires du Yukon se présente à la frontière et prélève là-dessus un droit de \$2 par gallon. L'impôt est le même que si c'était une importation venant directement au Yukon d'un pays étranger.

L'hon. M. OLIVER: C'est là ce qui a lieu pour les spiritueux. Mais, dans l'ordonnance que nous avons en considération, il ne s'agit que des liqueurs de malt.

L'hon. M. FOSTER: Eh bien, si ces biens sont importés par une maison de Toronto ou de Montréal, et que les droits de douane soient payés, puis plus tard qu'elles soient envoyées à Dawson, est-ce qu'il leur faudra acquitter cette surtaxe de 50 cents par gallon?

L'hon. M. OLIVER: Non. Il est stipulé que cette taxe s'appliquera au porter, à la bière et à l'ale importés dans le territoire, mais seulement aux produits étrangers et non pas aux produits du Canada ou de la Grande-Bretagne.

L'hon. M. FOSTER: Très bien. Si la bière est importée d'Allemagne par une maison de Toronto ou de Montréal, puis mise en cave et envoyée ensuite à Dawson, il lui faudra acquitter la taxe?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Il n'y a pas de taxe pour les produits du Canada ou de la Grande-Bretagne?

L'hon. M. OLIVER: Non.

M. SPROULE: Si l'importateur payait les droits ordinaires de douane, et si un différend s'élevait entre le conseil du Yukon et

cet importateur, et qu'on ne voudrait pas lui permettre d'entrer sa liqueur, en quelle posture vous trouveriez-vous avec votre loi duelle?

L'hon. M. OLIVER: Cette question est réglée avant l'arrivée des liqueurs; elle est réglée comme les différends relatifs aux droits de douane, à la frontière.

M. SPROULE: Mais si le droit de douane est acquitté, l'impôt payé à l'Etat, et qu'il surgisse un différend et que le conseil du Yukon refuse de laisser entrer la liqueur?

L'hon. M. OLIVER: Non, l'individu n'a pas le droit de les apporter sur le territoire qui relève du conseil du Yukon avant d'avoir payé la taxe supplémentaire au profit du territoire du Yukon.

M. SPROULE: Il a satisfait aux exigences de votre percepteur des douanes.

L'hon. M. OLIVER: Il a satisfait à l'une des exigences en payant le droit de douane, mais il doit satisfaire à l'autre avant de porter introduire des liqueurs.

M. CONGDON: Aux termes de la loi, avant de tenter d'importer des liqueurs, il faut obtenir un permis du fonctionnaire chargé d'émettre les permis dans le territoire. Afin d'obtenir ce permis, il faut spécifier la quantité et la nature de la boisson qui doit être importée et payer les droits mentionnés sur le permis. Avant d'obtenir le permis, on ne peut pas importer de liqueurs enivrantes.

L'hon. M. FOSTER: Tout le système est irrégulier et ne me paraît pas pouvoir durer longtemps. Les impôts doivent être imposés et perçus par une autorité unique. Je considère qu'il vaudrait mieux entreprendre franchement de résoudre ce problème. Si le gouvernement fédéral veut que le territoire du Yukon ait plus de revenus et si le territoire est aussi de cet avis, que le gouvernement fédéral impose une taxe, la perçoive et la verse au fonds du revenu consolidé. On pourra ensuite voter une allocation pour les dépenses du gouvernement du Yukon. Ce serait plus régulier et mettrait fin à cet empire dans l'empire, à ce système qui permet au conseil territorial de taxer le trafiquant et le marchand et de se mettre, à cet égard, au-dessus des autorités fédérales elles-mêmes.

C'est un mauvais principe dont l'application ne devrait pas se prolonger indéfiniment. Je sais dans quelles circonstances il a pris naissance, mais un meilleur système devrait être adopté le plus tôt possible.

L'hon. M. OLIVER: J'admets que c'est une méthode assez extraordinaire, mais je ne veux pas que la Chambre soit sous l'impression que cette méthode est le résultat

de l'administration de ces quatre ou cinq dernières années. Je répète que c'est une méthode anormale et toute la question devra être étudiée à fond.

L'hon. M. FOSTER: Ici se pose une question intéressante. Supposons que l'île du Prince-Edouard demande au Gouvernement fédéral de lui faire un faveur. La prohibition est presque générale dans cette province et elle pourrait demander au Gouvernement fédéral de faire un pas de plus dans cette voie de délégation de pouvoir. Car si le Gouvernement peut déléguer au Yukon le pouvoir d'imposer une taxe de 50 cents ou d'un dollar, on se demande si une autre province ne pourrait pas imposer une taxe qui serait, en réalité, prohibitive. S'il en était ainsi, une province comme l'île du Prince-Edouard, qui favorise l'interdiction du trafic des boissons enivrantes, mais qui n'a pas l'autorité nécessaire, pour en défendre la fabrication, pourrait s'adresser au Gouvernement fédéral et se faire autoriser à imposer une taxe qui équivaldrait à une prohibition absolue.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami vient de dire lui-même que ce système constitue un abus qui ne doit pas être continué.

L'hon. M. FOSTER: Je ne vois rien d'illogique dans mes paroles parce que je propose de supprimer ce pouvoir, mais j'ai voulu indiquer un inconvénient qui pourrait se présenter si quelque province demandait au Gouvernement d'étendre ce pouvoir.

M. SPROULE: Pouvons-nous, constitutionnellement, déléguer ainsi nos pouvoirs à une province?

L'hon. M. PATERSON: Le Yukon n'est pas une province.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami ne paraît pas se rendre compte que le pouvoir n'est pas délégué à un conseil, mais exercé par nous-même; nous conservons la juridiction absolue. Je ne crois pas que nous puissions déléguer un pareil pouvoir à une province. Le conseil du Yukon n'est pas indépendant de l'autorité fédérale; nous lui avons donné l'existence et nous pouvons y mettre fin, à notre gré. Mais nous ne pourrions pas agir ainsi à l'égard d'une province.

M. SPROULE: Le gouvernement territorial du Nord-Ouest, lorsqu'il est constitué, se trouve sur le même pied. Le ministre de l'Intérieur déclare que nous déléguons le pouvoir de percevoir l'impôt. Le conseil du Yukon nomme son propre percepteur. Nous ignorons si le nôtre fera la perception. L'autre pourrait se charger de la faire.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est adopté.)

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCE.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

L'hon. M. FIELDING: Les employés de cette Chambre ont, comme il est d'usage, réuni les divers articles du budget adoptés jusqu'à présent et ont préparé des résolutions qui représentent la totalité des crédits qu'il convient maintenant de faire entrer dans le bill des subsides. Je proposerai donc la résolution suivante:

Résolu, que pour donner effet aux subsides accordés à Sa Majesté à cause de certaines dépenses relatives au service public pour l'exercice terminé le 31 mars 1909, la somme de \$210,000 soit accordée à prendre sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

La motion est adoptée.

L'hon. M. FIELDING: J'ai l'honneur de proposer la résolution qui suit, touchant les subsides de l'exercice en cours.

Résolu, que pour donner effet aux subsides votés à Sa Majesté pour l'exercice finissant le 31 mars 1910, la somme de \$38,853,555.72 soit accordée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

La motion est adoptée, il est fait rapport des résolutions lesquelles sont lues une deuxième fois et adoptées.

L'hon. M. FIELDING: Je demande qu'il me soit permis de présenter le bill (n° 195) accordant à Sa Majesté une certaine somme d'argent pour le service public du Canada pour l'exercice finissant le 31 mars 1910.

La motion est adoptée, le bill subit ses première et deuxième lectures et la Chambre se forme en comité pour en délibérer.

L'hon. M. FIELDING: Ce bill a été préparé par le greffier en loi et il est dans la forme ordinaire. Il a trait à des crédits sur lesquels le Parlement s'est déjà prononcé.

La question étant posée, s'il sera fait rapport du bill.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (Toronto): Monsieur le président, je n'ai malheureusement pas pu jusqu'ici voir les papiers qui ont été déposés au bureau de la Chambre par le premier ministre, et je ne sais pas au juste quelle en est la teneur. J'aurais voulu obtenir du premier ministre, si la chose eut été possible, une déclaration un peu plus explicite à l'égard de la politique que le Gouvernement se propose d'adopter à la suite de l'unanime résolution de cette Chambre. En un sens, cette résolution n'avait rien de bien défini. La Chambre s'est engagée, il est vrai, à donner son cordial appui au principe de la défense nationale. Elle est allée plus loin: elle s'est prononcée sur le principe d'une action commune avec le gouvernement de la métropole en vue de déterminer une base de défense de l'empire et les moyens

M. T. S. SPROULE

de cette défense. Mais tout cela est encore bien vague, et il ne manque pas de gens au Canada qui ne sont guère satisfaits du peu de zèle que l'on apporte dans cette affaire. Encore que presque tous aient été heureux d'apprendre que le Parlement a pu en venir à une décision unanime sur ce qui fait l'objet de la résolution, il n'en demeure pas moins vrai, pour une très grande partie de la population du Canada, que le Parlement aurait pu faire davantage dans la circonstance. Le mot "promptement" a été mis dans la résolution, et la question qui se présente à l'esprit de plusieurs est de savoir quelle sera la politique du Gouvernement, et comment il va interpréter ce mot. Une première question est de savoir ce qu'il faut faire, et ensuite comment et quand cela se fera. Puis, se superposant à cela, est venue la proposition, qui semble avoir été agréée par toutes les colonies, de tenir une conférence au sujet de la défense de l'empire.

Jusqu'à quel point le Canada a-t-il accepté de prendre part à cette conférence? A-t-il été rien arrêté quant au principe qui donne lieu à cette conférence, et qui dirigera ses délibérations? Il n'y a absolument rien au budget qui permette au Gouvernement de se porter à l'aide de la mère patrie dans le cas d'une guerre qui peut survenir tout à coup. Ils sont nombreux dans ce pays ceux qui, comme moi du reste, pensent qu'il ne suffit pas dans les circonstances d'une démonstration purement sympathique, et que c'est peu de nous engager à fournir des secours si nous ne prenons pas les moyens d'être prêts au besoin. L'engagement que la Chambre vient de prendre de constituer une marine militaire plus ou moins forte ne peut s'effectuer qu'avec beaucoup de temps, et, en cas d'urgence, nous serons loin de compte. A cet égard le pays s'attendait à mieux que cela. Ils sont nombreux ceux qui auraient voulu nous voir adopter une résolution comportant une aide immédiate et effective en cas d'une déclaration de guerre, ou propre, en attendant les hostilités, à renforcer la défense de l'empire. Je suis convaincu que le Canada aimerait à ce qu'on précisât davantage ce que l'on entend faire. Ces papiers, le public ne les voit pas. On sait seulement qu'il doit y avoir une conférence. Je n'ignore pas que le premier ministre n'est sans doute pas en mesure d'être fort explicite au sujet de la conduite suivie à la conférence dont il vient à peine d'être question; mais il pourrait tout de même donner au pays quelques renseignements supplémentaires sur la situation.

Je n'ai pas le temps de lire la résolution, mais le premier ministre le sait.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je sais, monsieur le président, que la résolution qui a été

adoptée le 29 mars dernier par la Chambre des communes n'a pas donné satisfaction à un certain élément de la population. Le groupe des "ultra", auquel mon honorable ami dit appartenir, exige que nous donnions immédiatement à la Grande-Bretagne une contribution en argent pour l'aider à renforcer sa marine de guerre. Je crois qu'en définitive, c'est exactement ce qu'il demande. Si nous devons accepter la manière de voir de ce groupe, il faudrait faire ce que la Nouvelle-Zélande a fait, envoyer à l'Angleterre un "dreadnought" ou autre chose semblable. L'honorable député nous a dit dans son discours du 29 mars, que c'est ce qu'il nous conseillerait de faire. Je ne partage pas son opinion. Ce n'est pas la manière de voir. Je sais que le Canada a atteint un point dans son histoire où il doit, comme nation et comme membre de la grande famille impériale britannique, accepter franchement la situation et se préparer, autant que possible, à se défendre lui-même, et à prendre les moyens voulus à cet effet. Je ne suis pas prêt à dire quel programme nous devons suivre. Après l'adoption de la résolution par la Chambre des communes, le 29 mars dernier, nous avons cru que le meilleur moyen de donner effet aux termes de cette résolution, qui exigeait une prompte action, était d'apporter notre concours immédiat à l'amirauté en Angleterre. Je ne crois pas qu'il serait sage de notre part d'agir isolément.

L'hon. M. FOSTER: En réalité, la résolution le défend.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne suis pas prêt à dire que nous devons construire notre propre marine de guerre, indépendamment de celle de la Grande-Bretagne. Il serait très imprudent d'agir seuls sans nous concerter avec l'amirauté, pour que notre concours soit efficace et selon le plan arrêté et approuvé par l'amirauté. A cette fin, nous avons décidé d'envoyer l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden) et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Brodeur) pour conférer avec les autorités impériales en Angleterre. Mais à ce moment même, nous avons reçu une dépêche du Colonial office disant que le premier ministre songeait à convoquer une conférence auxiliaire sur les bases de la résolution adoptée à la conférence de 1907. L'honorable député se rappelle qu'à cette conférence on décida de tenir une conférence impériale tous les quatre ans à Londres, et qu'il était loisible au premier ministre de la Grande-Bretagne de convoquer une conférence auxiliaire dans les cas de nécessité. On nous demanda notre opinion sur ce point, et nous la donnons dans la dépêche suivante de Lord Grey à Lord Crewe:

Ottawa, 3 mai 1909.

Mes ministres n'ont pas assez d'informations pour les justifier de se prononcer sur la

nécessité de convoquer régulièrement la conférence avant la date fixée de 1911. La Chambre des communes du Canada a déjà exprimé son opinion sur la question de la défense navale. Pour donner suite à cette résolution, deux ministres, tel qu'annoncé, partiront bientôt pour Londres, pour discuter avec l'amirauté le moyen le plus propre à accomplir les fins de cette résolution. Leur visite sera probablement dans le mois de juin, mais rien ne s'oppose à ce qu'elle soit retardée jusqu'au mois de juillet, si les autorités impériales le préfèrent.

Nous avons reçu la réponse suivante de Lord Crewe:

12 mai 1909.

Votre télégramme du 5 mai; je désire témoigner la reconnaissance du premier ministre et de Sa Majesté pour l'empressement du gouvernement canadien à vouloir prendre part à la conférence.

J'espère que le résultat des communications entamées depuis quelques jours sera probablement la possibilité de fixer bientôt la date de la convocation qui conviendra à tous les gouvernements.

Je le répète, au reçu de cette dépêche du Colonial Office, disant que le premier ministre d'Angleterre songeait à convoquer la conférence à ce sujet dans le mois de juillet, nous avons répondu: Nous ne sommes pas prêts à dire si cette démarche est à propos, mais nous sommes prêts à retarder la visite de nos ministres jusque dans le mois de juillet au lieu du mois de juin. Les choses en sont là pour le présent.

L'hon. M. FOSTER: Si je comprends bien, le premier ministre a accepté l'interprétation de la dernière dépêche qui équivaut à accepter en principe la convocation de la conférence, et le Gouvernement canadien y prendra part.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, nous prendrons part à la conférence. Cela ne nous empêchera pas de parler de la défense du Canada.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre se propose-t-il, maintenant que le caractère de cette conférence a pris un caractère plus étendu et plus important, d'envoyer d'autres ministres que les deux qu'il a nommés?

Sir WILFRID LAURIER: Nous n'y avons pas encore songé.

M. MONK: Les deux ministres qui représenteront le pays à cette conférence auront-ils l'autorité nécessaire de faire un traité liant le Gouvernement du Canada, ou devront-ils discuter simplement, et les propositions n'auront-elles de force qu'après qu'elles auront été déposées devant le Parlement et discutées?

Sir WILFRID LAURIER: En réponse à cette question, je dirai que d'après les termes de la résolution de la conférence impériale, sous l'autorité de laquelle ces

conférences subsidiaires seront convoquées, les résolutions adoptées par celles-ci ne lieront personne. Ces conférences ne pourront adopter aucune résolution liant un gouvernement. La conférence a simplement le pouvoir de délibérer et de donner des conseils; il lui faut faire rapport de ses délibérations aux différents gouvernements.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une troisième fois et adopté.)

AMENDEMENTS AU CODE CRIMINEL.

L'hon. M. AYLESWORTH propose que la Chambre donne son consentement aux amendements apportés par le Sénat à la deuxième lecture du bill n° 148 modifiant le code criminel.

—Par les amendements qu'il a apportés au bill le Sénat supprime cinq dispositions différentes qui étaient contenues dans le bill adopté par la Chambre. La disparition de ces dispositions ne change en rien la nature du bill, et le Sénat n'a pas cru bon d'approuver ces articles. Dans ces circonstances cette Chambre a simplement adopté un bill rejeté par le Sénat. Le reste du bill qui a été approuvé par les deux Chambres peut parfaitement devenir loi sans que ces amendements ne changent rien. Je propose conséquemment que la Chambre approuve les amendements faits par le Sénat.

L'hon. M. FOSTER: Quels sont les amendements.

L'hon. M. AYLESWORTH: Le Sénat a enlevé l'article que la Chambre avait adopté concernant les combats de boxe pour l'argent. Cela laisse la loi telle qu'elle était auparavant. L'autre amendement n'est pas très important. Il substitue le mot "casse-tête" au singulier au même mot qui était au pluriel. Le troisième amendement fait disparaître l'article que la Chambre avait inséré dans le code pour décréter coupable d'acte criminel toute personne habitant ou fréquentant habituellement une maison de débauche. D'après la loi telle qu'elle existe actuellement c'est un simple délit. Le quatrième amendement enlève l'article que la Chambre avait ajouté au code imposant la personne en possession de minerais aurifères ou argentifères l'obligation de prouver qu'il en est légitimement en possession. De sorte que la loi sous ce rapport reste telle qu'elle était, bien qu'il y ait un amendement que le Sénat n'a pas changé concernant la définition de quartz ou minerais contenant des métaux précieux. L'amendement suivant fait disparaître complètement l'article que la Chambre avait inséré concernant la vente ou le commerce d'exemplaires contrefaits d'une composition musicale, aussi l'amendement

Sir W. LAURIER.

concernant la contrefaçon de composition dramatique que la Chambre avait inséré sur la motion de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Le dernier amendement fait disparaître certains mots dans un article subséquent concernant la nouvelle disposition par laquelle la Chambre décrétait d'acte criminel l'habitation ou la fréquentation habituelle d'une maison de débauche. Le Sénat a approuvé les autres articles du bill.

(Les amendements sont lus pour la 1re et la 2e fois et adoptés.)

La séance, suspendue à trois heures, est reprise à trois heures un quart.

PROROGATION.

Le message suivant de Son Excellence le Gouverneur général, est prononcé par le gentilhomme huissier de la verge noire:

Monsieur l'Orateur, Son Excellence le Gouverneur général désire la présence immédiate de votre honorable chambre dans la chambre de l'honorable Sénat.

M. l'ORATEUR, suivi des membres de la Chambre, se rend à la Chambre du Sénat.

A la Chambre du Sénat, Son Excellence le Gouverneur général sanctionne, au nom de Sa Majesté, les bills suivants:

Loi constituant en corporation la Canadian Liverpool and Western Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Niagara-Welland Power Company.

Acte concernant la compagnie dite The Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company.

Loi constituant en corporation la compagnie dite British Colonial Fire Insurance Company.

Loi pour faire droit à Victor Eccles Blackhall.

Loi pour faire droit à Annie Loisa Coltman.

Loi concernant la compagnie dite The Ottawa Fire Insurance Company et à l'effet d'en changer le nom en celui de la Ottawa Assurance Company.

Loi concernant la banque dit The Anglo-Canadian Bank.

Loi constituant en corporation la London and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company of Canada.

Loi concernant la subvention accordée par le gouvernement de l'Ontario à l'embranchement dit Lake Superior Branch du chemin de fer Grand-Trunk-Pacifique.

Loi à l'effet d'empêcher le paiement ou l'acceptation de commissions illicites ou secrètes et autres pratiques semblables.

Loi constituant en corporation la Victoria and Barkley Sound Railway Company.

Loi constituant en corporation la Prince-Albert and Hudson Bay Railway Company.

Loi constituant en corporation la Fort-Erié and Buffalo Bridge Company.

Loi concernant un brevet de Thomas L. Smith.

Loi concernant la compagnie dite The Cedars Rapids-Manufacturing and Power Company.

Loi pour faire droit à Isaac Moore.

Loi pour faire droit à Charles Bowerbank Lowndes.

Loi pour faire droit à Mildred Gwendolyn Platt Patterson.

Loi pour faire droit à Frank Parsons.

Loi pour faire droit à Evelyn Martha Keller.

Loi constituant en corporation la Canadian Medical Association.

Loi concernant la compagnie dite The Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company.

Loi pour faire droit à John Grant Ridout.

Loi constituant en corporation la compagnie dite The Kootenay and Alberta Railway Company.

Loi concernant certains brevet de Franklin Montgomery Gray.

Loi concernant la compagnie dite Quinze and Blanche River Railway Company.

Loi concernant la Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company.

Loi concernant la Cobalt Range Railway Company.

Loi concernant la Canadian Northern Ontario Railway Company.

Loi concernant la Kettle River Valley Railway Company.

Loi portant la création d'un département des Affaires extérieures.

Loi concernant l'Athabaska Northern Railway Company.

Loi concernant la Canadian Northern Quebec Railway Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.

Loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer international de Rimouski.

Loi constituant en corporation la Great West Permanent Loan Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer Ontario, Hudson's Bay and Western.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson.

Loi concernant certain brevet de la compagnie dite The American Bar Lock Company.

Loi concernant la Manitoba Radial Railway Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer Québec-Oriental.

Loi concernant la compagnie dite Grand-Trunk-Pacific Branch Lines Company.

Loi constituant en corporation la Commercial Casualty and Surety Company of Canada.

Loi constituant en corporation la London and North Western Railway Company.

Loi constituant en corporation l'Arnprior and Pontiac Railway Company.

Loi constituant en corporation la Cabano Railway Company.

Loi modifiant la loi de la marine marchande au Canada.

Loi modifiant l'Acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques.

Loi concernant le chemin de fer national transcontinental.

Loi modifiant la loi du Yukon.

Loi constituant en corporation le conseil de direction de l'Armée du Salut en Canada.

Loi pour faire droit à Hannah Ella Tomvins.

Loi pour faire droit à John Denison Smith.

Loi constituant en corporation la Superior Western Ontario Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Kootenay and Arrowhead Railway Company.

Loi modifiant la loi d'extradition.

Loi modifiant le tarif des douanes, 1907.

Loi constituant en corporation la Canadian Red Cross Society.

Loi concernant la compagnie dite The Manitoba and North Western Railway Company of Canada.

Loi concernant un brevet de la Submarine Company.

Loi à l'effet d'autoriser un prêt à la compagnie dite The Grand Trunk Pacific Railway Company.

Loi concernant la compagnie d'assurance du Canada sur la vie.

Loi constituant en corporation la Prudential Trust Company, à responsabilité limitée.

Loi concernant la compagnie dite The Thessalon and Northern Railway Company.

Loi concernant la banque dite The Bank of Winnipeg.

Loi concernant la compagnie d'assurance sur la vie Royale Victoria et à l'effet d'en changer le nom en celui de Royal Victoria Life Insurance Company of Canada.

Loi concernant certains brevets de Washington R. McCloy.

Loi pour faire droit à Fleetwood Howard Ward.

Loi pour faire droit à Aaron William Morley Campbell.

Loi pour faire droit à John Christopher Cowan.

Loi pour faire droit à Laura McQuoid.

Loi concernant la Mexican Transportation Company, Limited, et à l'effet d'en changer le nom en celui de Mexico Northwestern Railway Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick.

Loi concernant la compagnie dite The Brockville, Westport and North-Western Railway Company.

Loi pour faire droit à John Wake.

Loi concernant la Monarch Fire Insurance Company.

Loi constituant en corporation l'Ontario and Michigan Power Company.

Loi modifiant la loi des Postes.

Loi modifiant la loi du service civil.

Loi établissant une commission ayant pour objet la conservation des ressources naturelles.

Loi constituant en corporation la Prairie Provinces Trust Company.

Loi constituant en corporation l'Equity Fire Insurance Company of Canada.

Loi concernant la Central Railway Company of Canada.

Loi constituant en corporation le Board of Elders of the Canadian District of the Moravian Church in America.

Loi constituant en corporation la Catholic Church Extension Society of Canada.

Loi concernant les engrais agricoles.

Loi concernant les produits de commerce destinés à l'alimentation des animaux.

Loi constituant en corporation la British Canadian Accident Insurance Company.

Loi concernant la Prudential Life Assurance Company of Canada et à l'effet d'en changer le nom en celui de The Security Life Insurance Company of Canada.

Loi modifiant de nouveau le chapitre 92 des Statuts de 1901, concernant l'Association du fonds patriotique canadien.

Loi modifiant la loi des rentes viagères servies par l'Etat 1908.

Loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Saint-Maurice et de l'Est.

Loi modifiant la loi des havres, quais et brise-lames de l'Etat.

Loi concernant les commissaires du port de Montréal.

Loi modifiant la loi des installations frigorifiques.

Loi concernant la Fidelity Life Insurance Company of Canada.

Loi constituant en corporation la Commerce Insurance Company.

Loi concernant la National Accident and Guarantee Company of Canada.

Loi modifiant la loi de la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard.

Loi modifiant la loi de la protection des eaux navigables.

Loi concernant la Montreal Bridge and Terminal Company et à l'effet d'en changer le nom en celui de The Montreal Central Terminal Company.

Loi concernant le ministère du Travail.

Loi modifiant la loi de la cour de l'échiquier.

Loi portant correction d'une erreur d'écriture au chapitre 63 des lois de 1908 concernant des subventions à des chemins de fer.

Loi concernant certaine aide à donner au prolongement du chemin de fer Canadien du Nord.

Loi pourvoyant à de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal.

Loi autorisant le prélèvement par voie d'emprunt de certaines sommes d'argent pour le service public.

Loi modifiant la loi des juges.

Loi pour faire droit à Annie Bowden.

Loi modifiant la loi des chemins de fer.

Loi autorisant certaines augmentations de traitement en faveur des membres du service civil qui font partie du service intérieur.

Loi modifiant le code criminel.

A ces bills la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants:

" Au nom de Sa Majesté Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des communes a adressé la parole à Son Excellence le Gouverneur général comme suit:

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 le bill suivant:

Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1909 et 31 mars 1910.

que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de clore la première session du onzième Parlement par le discours suivant:

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

En mettant fin aux travaux de cette session, je vous remercie pour l'assiduité et la diligence que vous avez apportées à remplir les devoirs confiés à votre attention. Ce doit être une source de satisfaction pour vous d'avoir réussi à mener votre labeur à bonne fin dans un espace de temps comparativement court.

Il me fait plaisir d'observer que vous vous êtes occupés de quelques lois d'une grande importance.

En premier lieu, on doit remarquer l'amendement à la loi des chemins de fer en vertu de laquelle, grâce à l'action collective du gouvernement national, des autorités provinciales et municipales, unie à la coopération des chemins de fer, les passages à niveau devront graduellement disparaître en même temps que la menace constante à la vie et à la propriété publique.

Le prêt de dix millions de dollars à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique assurera, sans doute, le parachèvement, durant la prochaine saison, de la section des prairies de la voie transcontinentale nationale et donnera aux provinces occidentales qui se développent si rapidement, un nouveau débouché concurrent du côté de la mer pour les moissons de l'année.

La loi qui place le département du Travail, organisé depuis quelques années, sous la res-

ponsabilité directe d'un ministre de la couronne, chargé exclusivement de son fonctionnement, répond à un désir souvent exprimé par les organisations ouvrières et est un pas nouveau sur le terrain d'une législation où le Canada occupe déjà une place importante.

La loi qui confie au secrétaire d'Etat une responsabilité spéciale en ce qui concerne les relations extérieures du Canada, facilitera l'expédition des affaires en rapport avec cette partie très importante du service public.

La résolution adoptée par la Chambre des communes à l'effet d'organiser une marine canadienne, destinée à coopérer avec la marine impériale, et à être en rapport intime avec elle, comporte la reconnaissance des devoirs qui incombent au Canada, comme nation, et comme membre de l'Empire Britannique.

La situation financière de l'univers semble plus favorable qu'il y a quatre mois alors que j'ouvrais la session: bien que nous ayons certainement souffert moins que d'autres pays durant cette période de dépression générale,

la prudence conseille cependant de pratiquer avec soin l'économie dans toutes les parties du service public.

Messieurs de la Chambre des communes:

Je vous remercie d'avoir voté les crédits nécessaires au service public.

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

J'espère sincèrement et je prie que le Dieu tout-puissant continue de répandre ses bénédictions sur notre pays et offrons-lui maintenant la fervente expression de notre gratitude pour les faveurs signalées que nous avons reçues de Lui.

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

C'est la volonté et le plaisir de Son Excellence le Gouverneur général que ce Parlement soit prorogé jusqu'au lundi le 28 juin prochain dans cette enceinte et en conséquence ce Parlement est prorogé jusqu'au 28 juin prochain.

INDEX

PREMIÈRE SESSION — ONZIÈME PARLEMENT

ABRÉVIATIONS—(adop.)—adoption ou adopté; (communic.)—communication; (déc.)—décision; (doc.)—documents; (explic.)—explication; (I.P.-É.)—Ile du Prince-Edouard; (int.)—interpellation; (Man.)—Manitoba; (mot.)—motion; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse; (observ.)—observations; (Ont.)—Ontario; (1ère l.)—première lecture; (2e l.)—deuxième lecture; (3e l.)—troisième lecture; (Q.)—Québec; (rapp.)—rapport; (rép.)—réponse; (sub.)—subsides, subvention ou crédit; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.

AMES, Herbert Brown, *Saint-Antoine, Mont-réal.*

Revenus divers: pour décembre 1908, montant, (mot. pour doc.) 164.

Milice: dépenses depuis 1895, imputables sur le capital, (mot. pour doc.), 165.

Emprunts: fonds d'amortissement; total des obligations procédant d'emprunts, (mot. pour doc.) 180; emprunt à 4 p.c., fonds d'amortissement, et emprunts de 1907 et de 1908, remboursement et renouvellement, (int.) 573, 1134; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics, (int.) 705.

Bilan du Canada: détails de l'actif, au 31 décembre 1908, (mot. pour doc.) 180.

Terres fédérales: ventes, total du produit, (mot. pour doc.) 181; homesteads et préemptions concédés entre 1er avril et 31 déc. 1908, (int.) 599.

Dettes consolidées: (int.) 361; dette du Canada, le 3 janvier 1909, (int.) 1139.

Ingénieur général consultant: bureau, (sub.) 407.

Service civil: commission, appointements, (sub.) 407 et suiv.

Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 485 et suiv.

Chemin de fer transcontinental national: sommes empruntées pour la construction de la division de l'Est, (int.) 715; adjudication d'entreprises, (int.) 865; mémoire concernant le coût de ce chemin, (int.) 1114; embranchement sur Orillia, (int.) 1137.

Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.) 831 et suiv.

Postes: tubes pneumatiques achetés pour service des postes, valeur, (int.) 1127.

Compagnie dite Royal Insurance Company: bill (n° 63) institution civile, 1re l., 1178.

Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31, comité, 1195.

Edifices publics: à Ottawa: palais législatif, améliorations, (sub.), 1323 et suiv.

Musée Victoria à Ottawa, continuation des travaux (sub.), 1346 et suiv.

Joliette: salle d'armes (sub.), 1367 et suiv.

Knowlton: édifice public (sub.), 1374.

Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1379 et suiv.; bureau de poste, agrandissements, etc. (sub.), 1390.

AMES, H. B.—*Suite.*

Chemins de fer de l'Etat, recettes et dépenses: quest., 1495.

Tourbe combustible: observ. sur les expériences du départ. des Mines, 1587.

Collège militaire royal de Kingston, agrandissement des installations (sub.), 1598.

Annapolis: port, brise-glaces (sub.), 2477.

Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2663 et suiv.

Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2270 et suiv.

Chemin de fer Canada-Est: prix payé par le Gouvernement, etc. (int.), 2270, 2726.

Clarke-City: quai (sub.), 2669 et suiv., 2684.

Compagnie dite Canadian Accident Insurance Company, bill (n° 63), comité, 2724, 2880; 3e l., 2880.

Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2608 et suiv.

Dépêches: transport, de Gaspé à Percé (int.), 2744.

Douglstown: jetée (sub.), 2691 et suiv.

Elections: comté de Montcalm (mot. pour doc.), 2745.

Emprunts: emprunt de janvier 1909, frais (int.), 2744.

Gaspé: quai (sub.), 2694.

Iles de la Madeleine: brise-lames, etc. (sub.), 2701.

Lac Saint-Jean: piliers, etc. (sub.), 2700.

Middle-River: digues (sub.), 2617 et suiv.

Mistook: quais (sub.), 2701.

Pointe-au-Père: quai (sub.), 2692.

Rimouski: quai (sub.), 2701.

Richelieu (rivière): travaux (sub.), 2704 et suiv.

Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2966 et suiv.

Saint-Alphonse de Bagotville: quai, prolongement (sub.), 3068.

Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074 et suiv.

South-Lake-Vale: chenal (sub.), 2620 et suiv.

Desbiens, Thadée: entreprise à Chicoutimi, 2283.

Moulin (rivière du): jetée de protection, 2283.

Yamaska (rivière): jetée à Saint-Michel

(sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.

Ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières: mot. pour dépôt de documents, 1836.

AMES, H. B.—*Suite.*

Grand-Tronc-Pacifique, coût des sections des montagnes et des prairies: observ., 3444.
St-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3448.

Bonaventure (rivière): pilier protecteur (sub.), 2703; jetée de dérivation (sub.), 3464.

Saint-François (rivière): débarcadère à Saint-François du Lac (sub.), 3473.

Terres fédérales, octroi à des civils: quest., 4208.

Preston, W. T. R.: quest., 4213.

Sainte-Anne-des-Monts, améliorations du port (sub.), 3475.

Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3784 et suiv., 4276, 4329 et suiv.

Travaux publics: dépenses casuelles (sub.), 3882.

"Glimpses of Northwestern Canada": quest., 4888.

Budget: discussion générale, 4911.

Cie du pont et du terminus de Montréal: disc. des art. du bill n° 180, 6956.

Explorateurs à la baie James: quest., 4945.

Emprunts, intérêts: quest., 5154.

Tarif douanier, observ. en comité des voies et moyens sur un proj. de résolution, 5363.

Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5456 et suiv.; 5877.

Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5491.

Ressources naturelles: disc. d'un proj. de résolution y relatif, 6691.

ARMSTRONG, Joseph E., *Lambton-est.*

Postes: poste rurale, achat de boîtes (int.), 186, 366; enveloppes déchirées, moyens adoptés pour prévenir ce mal (int.), 369; boîtes postales, importation (int.), 575; poste rurale, salaires des courriers (int.), 713; appointements (sub.), 761; nombre total de routes postales au Canada (int.), 858.

Monnaie royale: pièces de monnaie frappées jusqu'au 1er janvier 1909, argent brut offert en vente aux autorités de la monnaie en 1908 (int.), 256.

Morse, M.: vice-président du Grand-Tronc-Pacifique (rép. à int. Armstrong), 363.

Service civil: commission, appointements (sub.), 419 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 428 (sub.), 743 et suiv.

Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 474.

Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements (sub.), 479.

Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.

Chemins de fer et Canaux: ministère, appointements, (sub.), 489.

Commerce: avec l'Allemagne, développement (int.), 509.

Recensement et statistiques: (sub.), 734 et suiv.

Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 795 et suiv.

Ottawa: édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1469.

ARMSTRONG, J. E.—*Suite.*

Travaux au quai et aux bassins du canal Lachine (sub.), 1655.

Franchise postale, usage abusif: observations, 1762.

Poste rurale (sub.), 1814.

Téléphones: disc. d'un projet de résolution, 1891.

Stations agricoles: disc. d'un projet de résolution, 2047.

Agriculture: ministère, employés s'occupant des seules questions agricoles (int.), 2916.

Bétail: Holstein, pourquoi pas de spécimen de cette race, à la ferme expérimentale? (int.), 2916.

Cochrane: ville, emplacement, méconnu par le Grand-Tronc-Pacifique (int.), 2733.

Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire, (débat sur mot. Staples), 2790.

Doucet's-Landing: quai sur pilotis, (sub.), 2690.

Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int.), 2917.

Grand-Bend: quai, pas de chaussée d'accès (int.), 2734.

Livres: entrés au Canada sous le régime du tarif de préférence (int.), 2734.

Postes: livraison gratuite du courrier dans les cités (int.), 2732; dans les campagnes, (observ.), débat, 2936 et suiv.

Saint-Joseph: ville, vendue pour taxes en 1908 (int.), 2734.

Blind (rivière): dragage (sub.), 3481.

Fruits: observations relatives à la loi sur la marque des fruits, 3571; nomination d'inspecteurs (quest.), 3677.

Mines (départ. des): appointements (sub.), 3887.

Postes: agents du service extér., observ., 4481.

Budget: discussion générale, 5165.

Grand-Tronc-Pacifique: prêt, observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5525 et suiv.

Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 54) la concernant, 5701 et suiv.; 5847.

Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6164.

Poste rurale: quest., 6726.

ARTHURS, James, *Parry-Sound.*

Listes d'électeurs: du district de Parry-Sound, revision en 1908, coût (int.), 704.

Travaux publics: crédits votés à ce sujet la dernière session, dépenses faites (int.), 1243.

Quebracho: extrait de, quantité importée, de 1900 à 1908, droits (int.), 1243.

Glencoe: édifice public (sub.), 1450.

Toronto: améliorations au port (sub.), 3156.

Postes: route postale Ahmic-Harbour-Trout-Creek (quest.), 3379.

Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre la baie Ouest et Monetteville (sub.), 3497.

Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4777.

McKenzie, Daniel: quest., 4887.

Milice (sub.), exercices annuels, 2442 et suiv.

Ressources naturelles: discussion d'un projet de résolution, 6695.

AYLESWORTH, Hon. A. B., *York-nord* (O.).

- Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31) pour les empêcher, 1re l., 343; 2e l., et comité, 1185.
- Miner, Bill: évasion, (rép. à int. Taylor) 369, 1257; (rép. à int. Meighen), 1248.
- Justice: ministère, appointements, (sub.). 465 et suiv.; dépenses casuelles, (sub.), 469.
- Usure: personnes poursuivies en vertu de la loi y relative, (rép. à int. Staples), 508.
- Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 585.
- Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (rép. à int. Beauparlant), 706.
- Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul, fabrication de meubles, (rép. à int. Monk) 709.
- Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état, y relatif, coût, (rép. à int. Foster) 709.
- Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise, (sub.) 984 et suiv.
- Pétrole: explosions, pertes de vies, (rép. à int. Schaffner) 1115.
- Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1418.
- Tramways, circulation le dimanche: quest Beattie, 1494.
- Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul: quest. Wilson, C.-A., 1496.
- Commissions illicites: disc. du bill (n° 31) y relatif, 1563.
- Cobalt (lac), veto sur une loi d'Ontario y relative: disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc. y relatifs, 1853.
- Miner, Bill, évasion: observ., 1925.
- Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.
- Affaires extérieures (départ. des): disc. d'un proj. de résol. en comité gén., 2103 et suiv.
- Cour d'échiquier: bill (n° 98) pour modifier la loi y relative, 1re l., 2246.
- Compagnie d'assurance Canada Life: discussion en com. gén. du bill (n° 56) la concernant, 3180 et suiv.
- Chemins de fer en Colombie-Anglaise, différend entre le Dominion et la prov. au sujet de la zone des chs de fer: quest. J. D. Taylor, 3217.
- Newmarket (canal de): disc. d'une interp., 3306 et suiv.
- Buell, M.: quest. S. Sharpe, 3438.
- LeBel, Achille, réclamation contre l'Intercolonial: quest. Gauvreau, 3439.
- Postes, courriers ambulants: quest. Gauvreau, 3439.
- Kingston, fourniture du charbon au pénitencier: quest. Edwards, 4458; garde des prisonniers, rép. au même, 4458; fourniture des pommes de terre: quest. Edwards, 4459.
- Traité concernant les eaux limitrophes et la frontière: quest. Boyce, 4522.
- Commissions secrètes et illicites: observ. sur les modif. du Sénat au bill (n° 31) y relatif, 4651.
- Cie de force motrice d'Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4714 et suiv.
- Code criminel: dépôt d'un bill (n° 148) le modifiant, 4879; disc. des articles, 6708 et suiv.; 7069, 7431.

AYLESWORTH, Hon. A. B.—*Suite*.

- Extradition: dépôt d'un bill (n° 149) modifiant la loi y relative, 4881; observ. en comité gén., 5505.
- Cour d'échiquier: dépôt d'un bill (n° 151), 4944; disc. des articles, 7078.
- Yukon: dépôt d'un bill (n° 156) y relatif, 5137; observ. en comité gén., 5504.
- Westmoreland, juge de la cour de comté: quest. McAlister, 5155.
- Miner, Bill: quest. J. D. Taylor, 5155.
- Cour d'échiquier: observ. en comité gén. sur le bill (n° 98) la concernant, 5623.
- Ewart, J. S., mission à la Haye: quest. Lake, 5914.
- Magistrature de Québec, anciens juges des cours supérieure et du banc du roi: quest. Delisle, 5919.
- Juges des cours de comté et de district: dépôt d'un proj. de résolut. les concernant, 6428.
- Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 5522.
- Traité relatif aux eaux frontières: quest. Macdonell, 6604.
- Pénitencier Saint-Vincent-de-Paul: quest. Monk, 6722.
- Commissaires et agents commerciaux (sub.), 6985.
- Cour suprême du Nouv.-Brunswick: quest. Crocket, 7016.
- Assurance: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7034.
- Cours de comté: disc. d'un proj. de résolution, 7102.
- Service à vapeur Québec-Blanc-Sablon (sub.), 6980.
- Florence Mining Co.: observ., 7276.
- Pénitencier de la Colombie-Angl. (sub.), 7381.
- BARKER, Samuel, *Hamilton-est*.
- Travaux au quai et aux bassins du canal Lachine (sub.), 1657.
- Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1663.
- Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1783.
- Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2261.
- Clarke-City (Sept-Iles): travaux (sub.), 2685 et suiv.
- Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résol. Emerson), 2290 et suiv.
- Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5885.
- Réglementation des pêcheries: observ., 6827.
- BARNARD, George H., *Victoria* (C.-A.)
- Dawson, logement du commissaire du Yukon, 1686.
- Postes (service ext.), traitement et allocations (sub.), 1812.
- Banfield-Creek, bateau de sauvetage: quest., 1831.
- Réserves indiennes de la Col.-Angl. (mot. pour dépôt de doc.), 1835.
- Défense navale: observ., 3741.
- Bebbington, Th., révocation de son certificat de pilote: mot. pour dépôt de doc., 4214.

BARNARD, G. H.—*Suite.*

- Discours du trône: adresse en réponse (débat), 72.
 Quais: construction, sommes y affectées (int.), 367.
 Esquimaux: station navale, maintien (int.), 368; fortifications (int.), 501.
 Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 959 et suiv.
 Indiens (sub.): arpentage des réserves, 1208, 1219 et suiv.; appointements et secours, 1203; écoles, 1204.
 Commerce: vacance de l'agence commerciale du Canada à Shanghai (int.), 2451.
 Edifices publics (sub.): de la Colombie-Anglaise, améliorations, 2198 et suiv.
 Elections: différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3041.
 Milice (sub.): appointements, 2429 et suiv.; inspection du corps permanent d'Esquimaux (int.), 2925.
 Navires de guerre anglais démodés: mis à la disposition du Canada (int.), 2513.
 Rapides Saint-André: améliorations (sub.), 2215 et suiv.
 Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198 et suiv.; port, améliorations (sub.), 2234.
 Hôpital Saint-Joseph, en Col.-Angl. (quest.), 3380.
 Pilotage: droits au port de Victoria (quest.), 3676.
 Récompenses aux sauveteurs (sub.), 7004.
 Milice navale (sub.), 7013.
 Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7192.

BARR, John, *Dufferin.*

- Service civil: augmentation d'appointements, d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 338, 431.
 Chemins de fer: bill (n° 32), pour en faciliter la construction, 1re l., 343; 2e l., 923.
 Ligne téléphonique: croisant voies ferrées (int.), 353.
 "Annuaire statistique": (sub.), 740, 3372.
 Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
 Douanes: saisies opérées, de 1904 à 1908 (mot. pour doc.), 872.
 Indiens (sub.): frais judiciaires, 1048.
 Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1166 et suiv.
 Edifices publics, à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1329 et suiv.
 Glencoe: édifice public (sub.), 1436.
 Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1544.
 Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621.
 Franchise postale (usage abusif de la) observation, 1748.
 Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2062.
 Chemins de fer: mise à part de \$200,000 pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2526.
 Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscation, dépôt (int.), 2935.
 Postes, agents du service extér.: observ., 4484

BARR, J.—*Suite.*

- Paquebots, service entre la France et le Canada: disc. en comité gén. d'un projet de résolution y relatif, 4682.
 Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.
 Musique du 36e régiment: question, 5148.
 Gabriel, capitaine: quest., 5149.
 Salle d'armes du 36e rég.: quest., 5150.
 Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e l. du bill (n° 127) y relatif, 5484.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5660.
 Bétaïl, développement de cette industrie (sub.), 6133.
 Station d'expériences (sub.), 6255.
 Stork, W. W., vétérinaire: quest., 6398.
 Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7372.

BEATTIE, Thomas, *London.*

- Bacon: amélioration (int.), 360; nombre de porcs abattus par certains établissements, du 1er nov. 1907 au 1er nov. 1908, (mot. pour doc.), 721.
 Monnaie d'argent, frappée au Canada, de 1905 à 1908, circulation de la monnaie américaine au Canada, (int.), 914.
 Zinc, dans le township d'Albermarle, (int.), 1137.
 Markham: édifice public (sub.), 1465.
 Judge, H. A., détective, (quest.), 1478.
 Tramways, circulation le dimanche: quest., 1494.
 Cie d'ass. contre l'incendie la Monarch: dépôt d'un bill (n° 82), 1742.
 Chemin de fer London and Northwestern, compagnie du: institution civile; bill (n° 102), 1re l., 2449, 2e l., 2725; disc. en comité gén., 4062.
 Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4697 et suiv.
 Stations d'expériences (sub.), 6251.

BEAUPARLANT, Aimé M., *Saint-Hyacinthe.*

- Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 591.
 Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (int.) 706.
 Défense navale: observ., 3764.

BELAND, Henri Séverin, *Beauce.*

- Lac Saint-François (Beauce): quais (sub.), 2698 et suiv.
 Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre (quest.), 3222.

BICKERDIKE, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

- Chemins de fer: bill (n° 3), pour modifier la loi concernant passages à niveau, 1re l., 95; 2e l., 583.
 Code criminel: bill (n° 4), modification, pour appliquer la peine du fouet au mari qui bat sa femme, 1re l., 96; 2e l., 584.
 Brevet de M. Th. L. Smith: dépôt d'un bill (n° 71) y relatif, 1392.
 Smith, Thomas L., brevet, bill (n° 71), comité, 2725; 3e l., 3122.
 Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6473.

BLACK, Judson Burpee, Hants.

- Hygiène publique: création d'un conseil d'hygiène publique (projet de résolution), débat, 1141 et suiv.
 Intercolonial: location des embranchements, débat sur projet de résolution Emmer-son, 2328 et suiv.; réclamations (sub.), 3097.
 Ch. de fer Dominion-Atlantic: explication sur un fait personnel, 3177.
 Windsor, édifice public: quest., 4523.
 Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3593 et suiv.

BLAIN, Richard, Peel.

- Cigarettes: loi pour en prohiber ou restreindre la vente (int.), 258.
 Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 796 et suiv.
 Porcs importés des Etats-Unis, droits imposés, (int.), 866.
 Belleville: salle d'armes (sub.), 1432.
 Glencoe: édifice public (sub.), 1443.
 Markham: édifice public (sub.), 1465.
 Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652.
 Edifices publics à Ottawa (terrains) (sub.), 1693; service téléphonique (sub.), 1703.
 Edifices fédéraux: loyers (sub.), 1711.
 Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1731.
 Postes: bureaux dans le comté de Peel (quest.), 3221.
 Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2484 et suiv.
 Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2680.
 Disraéli: quai (rép. à observ. Tobin), 2489.
 Employés publics: destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward, etc. (int.), 2514.
 Intercolonial: fraudes (int.), 2833
 Port-Credit (quest.), 3224.
 Edifices fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3391.
 Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3520.
 Lainages (industrie des): observ., 4389, 4396.
 Immigration: observ. sur le bill (n° 17) y relatif, 4652.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4659.
 Grand-Tronc-Pac., prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5540 et suiv.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5573 et suiv.; 5627 et suiv.; 5841 et suiv.
 Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6134.
 Chs de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6612.
 Explication sur un fait personnel, 6727.
 Réglementation des pêcheries: observ., 6855.

BLONDIN, Pierre Edouard, Champlain.

- Clarke-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2670 et suiv.
 Pierre brute et concassée, fourniture, soumission (int.), 2741.
 Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 3052.

BLONDIN, P. E.—Suite.

- Ch. de fer de l'Est du Saint-Maurice: discussion gén. sur le bill (n° 176) y relatif, 6388.
 Transcontinental, cour de garage à la Tuque: quest., 6603.

BORDEN, Hon. sir Frederick W., K.C.M.G., King (N.-E.).

- Toronto: cession de la propriété dite Garrison Common (rép. à int. Macdonell), 190; achat de nouvelles casernes (rép. à int. Macdonell), 191.
 Terres fédérales: le gouv't se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (rép. à int. Macdonell), 192.
 Truro: salle d'armes, gardien (rép. à int. Stanfield), 194.
 Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc. (rép. à int. Northrup), 256, 347, 577; emploi à Bisley, baïonnettes de ces fusils (rép. à int. Worthington), 362, 363, 706; rapport du comité y relatif (rép. à int. Worthington), 498.
 Esquimault: fortifications (rép. à int. Barnard), 501.
 Kingston: constructions sur les terrains militaires (rép. à int. Edwards), 575; terrains achetés près de Kingston, de qui? (rép. à int. Edwards), 575.
 Saint-Jean, P.Q.: terrains militaires, loués (rép. à int. Monk), 708.
 Belleville: salle d'exercices, construction (rép. à int. Porter), 710.
 Fusils: et cibles-miniatures, distribution par le gouv't (rép. à int. Hughes), 718.
 Collège militaire royal: fourniture de l'eau (rép. à int. Hughes), 719.
 Milice: exercices annuels, exercices dans les universités (rép. à int. Hughes), 719-720.
 Pensions: payables par suite de l'invasion féniennne (sub.), 857.
 Lake, sir P.: discours (rép. à int. Talbot), 1124.
 Fusiliers d'Algoma (97e rég.): réponse à la quest. Boyce, 1490.
 Fusil Ross: réponse à la quest. Northrup, 1491.
 Etat-major impérial (projet de création d'un): réponse à la quest. Talbot, 1499.
 Champ de tir à Richmond: rép. à quest. G. Taylor, 1823.
 Collège milit. royal (écuries): rép. à la quest. Edwards, 1833.
 Intercolonial: réclamations (sub.), 3098 et suiv.
 Québec, arsenal fédéral: rép. à quest. Stanfield, 3225.
 Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3254.
 Dragage à Indian-Head (int. Crocket), 2924.
 Fusil: importation de fusils suisses et autres (int. Worthington), 2517.
 Milice, ministère (sub.): appointements, mémoire de sir F. Borden, 2370 et suiv., 2438 et suiv.; dépenses casuelles, 2439, 2445; achat d'armes, munitions et fournitures, champs de tir, etc., 2439; exercices annuels, 2442; gratifications, 2445; soldes et allocations, 2448; matériel de guerre, 2448; milice active, équipement et munition des

BORDEN, Hon. sir F. W.—*Suite.*

- corps permanents (int. Hughes), 2510; inspection du corps permanent d'Esquimalt (int. Barnard), 2926; dragons canadiens, approvisionnement à Saint-Jean, P.Q. (int. Monk), 2928; solde de la troupe permanente à Halifax, en retard (int. Crosby), 2935. Vieux fort de Toronto: rép. à quest. Foster, 4206.
- Culture physique: lettre de lord Strathcona, 3380.
- Fort Cumberland: réponse à la question Rhodes, 3682.
- Terres fédérales: octroi à des civils, rép. à quest. Ames, 4208.
- Vétérans de l'expédition de la rivière Rouge: récompenses (quest. Boyce), 4213.
- Milice et Défense: appointments (sub.), 4273. Kingston: fournitures en vivres aux artilleurs (rép. à quest. Edwards), 4457.
- Milice, dépenses. rép. à quest. Middlebro, 4882.
- Fusil Ross: rép. à quest. Currie, 5147.
- Musique du 36^e rég.: rép. à quest. Barr, 5148.
- Gabriel, capitaine: rép. à quest. Barr, 5149.
- Salle d'armes du 36^e rég.: rép. à quest. Barr, 5150.
- Woodstock: salle d'armes: rép. à quest. Crocket, 5422.
- Lansdowne, salle d'exercice: rép. à quest. G. Taylor, 5915.
- Petewawa, comp. d'instruction: quest. White, 5924.
- Camps d'instruction dans la province de Québec: quest. Worthington, 5927.
- Bisley, usage du fusil Ross: quest. Worthington, 5928.
- Sherbrooke, formation d'un régiment: quest. Worthington, 5928.
- Sherbrooke, salle d'armes: quest. Worthington, 5929.
- Canton de l'Est, camp de cavalerie: quest. Worthington, 5930.
- Fonds patriotique canadien: dépôt d'un bill (n^o 175) y relatif, 6180.
- Fusil Lee-Enfield, nouveau canon: quest. Currie, 6393.
- Milice et Défense (sub.), 6989.
- Intendance milit.: quest. Sproule, 7118.
- Vieux fort de Toronto: observations, 6733.
- BORDEN, Robert Laird, *Carleton (O.) et Halifax, (N.-E.)*.
- Orateur, élection (observ. sur mot. Laurier), 4.
- Marine et Pêcheries: ministère, administration, dépôt du rapport de l'enquête faite par l'h. juge Cassels (mot. pour doc.), 7; impression des dépositions (int.), 423; impression et distribution du rapport, enquête Cassels (int.), 577, 666; employés du ministère dans le comté d'Halifax (int.), 703; employés du ministère à Halifax (int.), 921, 1139.
- Traités: mentionnés dans les journaux, quand signés et déposés? (int.), 8; traité concernant voies navigables, dépôt du texte (int.), 165; (observ. à ce sujet), 182; (int.), 305, 423; (observ.), débat, 668 et suiv.; (int.), 1133; (mot. pour doc.), 1141; traités du 11 avril 1908 (mot. pour doc.), 1141, 1253.
- Hôtel du Grand-Tronc: construction, négociations à ce sujet (int.), 13.

BORDEN, R. L.—*Suite.*

- Discours du trône: adresse en réponse (débat), 24.
- Carleton, comté: (M. R. L. Borden déclare remettre son mandat), 98; bref d'élection, émis (int.), 345, 423.
- Dettes publiques: chiffre, augmentation (int.), 154.
- Postes: poste rurale, distribution gratuite, système adopté (int.), 154.
- Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (int.), 154; (mot. pour doc.), 164.
- Convention entre la France et le Canada: pas encore entrée en vigueur, cause de ce retard (int.), 155, 172.
- Revenus divers: pour décembre 1908: (int.), 155.
- Service civil: modification de la loi (mot. pour doc.), 164; augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 320 et suiv., 433 et suiv.; 1014 et suiv.; (sub.), 743 et suiv.
- Intercolonial: projet d'affermage (int.), 171; employés nommés jusqu'au 31 décembre 1908 (int.), 254.
- Québec: reconstruction du pont (int.), 171.
- Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 294 et suiv.; bill (n^o 6), comité, 551; bill (n^o 20), dommages, procédures, en comité, 812-813 et suiv.
- Pêcheries: rapport de M. Bastedo (int.), 345; commission internationale des pêcheries: membres de cette commission (int.), 1132.
- Parc de la côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc (mot. pour doc.), 371.
- Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (mot.) 375.
- Chambre des communes: 2^e rapport du comité du restaurant (observ. sur mot. Pugsley), 423.
- Code criminel: bill (n^o 4) pour appliquer la peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2^e l., 599.
- Travaux publics: soumissions, comment procéder à leur sujet (débat sur mot. Reid), 600 et suiv.; ministère: appointments et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.
- Archives (sub.), 732.
- Recensement et statistiques: (sub.), 735 et suiv.
- Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 991 et suiv.
- Affaires indiennes: appointments et dépenses casuelles (sub.), 1024 et suiv.
- Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n^o 4), 2^e l., 1090 et suiv.
- Commissions illicites ou secrètes: bill (n^o 31), comité, 1186 et suiv.
- Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointments (int.), 1237.
- Rivière Nation: drainage, ou dragage (int.), 1242.
- Chemin de fer transcontinental national: sommes payées pour sa construction, (int.), 1246-1247; partie construite du chemin, (int.), 1249.

BORDEN, R. L.—*Suite.*

- Chemins de fer: capital des compagnies, et leurs tarifs (int.), 1252.
 Pêche: primes de pêche, formules pour en obtenir, distribution, retard (int.), 1252.
 Comptes publics (comité des) pas assez souvent convoqué (int.), 1254.
 Télégramme au "Colonist": question de privilège, 1472.
 Grand-Tronc-Pacifique (quest.), 1476.
 Transcontinental national (quest.), 1477.
 Débats: disc. d'un rapp. du comité, 1562.
 Ch. de fer du S.-O. d'Halifax (quest.), 1644.
 Traité des eaux limitrophes (observ.), 1651.
 Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1779.
 Chemin de fer de Caledonia à Liverpool: construction réelle ou projetée (mot. pour dépôt de doc.), 1836.
 Bois: bois et pulpe, projet d'abolir droits sur ces articles, entre Canada et Etats-Unis (int.), 2518.
 Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2534.
 Chemin de fer transcontinental national: le Gouvernement déposera-t-il un projet de loi concernant ce chemin (int.)? 2343; prêt de \$10,000,000 par le Gouvernement (int.), 2932.
 Chemin de fer de la vallée de la Rivière Kettle: 1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné pour bill tendant à faire prolonger le délai relatif au parachèvement de ses voies autorisées soit jugé suffisant (rép. à mot. Clarke pour adoption), 2132, (rép. à mot. McCraney, idem), 2237.
 Chemin de fer Winnipeg and Northwestern, bill (n° 29), en comité, 2254.
 Comité: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (mot.), 2137.
 Employés publics: traitement, (débat sur observ. Foster), 2579 et suiv.
 Intercolonial: situation du réseau, exposé de l'hon M. Graham (débat), 2885 et suiv.
 Manitoba: extension des frontières, pétition à ce sujet (débat sur observ. Roche), 2366.
 Marine et Pêcheries, ministre: enquête, rapport du juge Cassels, attitude du Gouvernement (int.), 2342.
 Milice (sub.): matériel de guerre, 2449.
 Pêcheries: attributions du Dominion et des provinces à ce sujet, négociations (quest.), 2130.
 Pêcheurs, de la Nouvelle-Ecosse, correspondance avec ministère de la Marine (mot. pour doc.), 2283.
 Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk), 2458 et suiv.
 Traités: traité relatif aux voies navigables, dépôt (quest.), 2131; modifications (int.), traité de 1894 entre Grande-Bretagne et Japon, mise en vigueur et expiration (int.) 2274.
 Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3256.
 Utilisation de la lumière du jour: observ. sur bill (n° 108) y relatif, 3386.
 Postes: aménagement du bureau de poste à Dartmouth, observ., 3442.
 Grand-Tronc-Pacifique: coût des sections des prairies et des montagnes, observ., 3442.

BORDEN, R. L.—*Suite.*

- Intercolonial: préposés aux marchandises, observ., 3445.
 Foran, Wm.: quest. au sujet de son successeur, 3557.
 Défense navale: observ., 3716.
 Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3777 et suiv.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4069 et suiv., 4081.
 Cobalt (lac): véto sur une loi l'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1862.
 Miner, Bill: observ. sur son évacion, 1934.
 Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un proj. de résol., 2091 et suiv.
 Rivière Montréal: amélioration en amont de Latchford (sub.), 3149.
 Cie d'ass. Canada-Life: disc. en comité gén. du bill (n° 56), 3197.
 Newmarket (canal de): observ., 3354.
 Affaires extérieures: observ. en comité gén. sur le bill (n° 90) créant ce département, 4711.
 Homards, pêche: quest., 5054.
 Hécate, détroit: quest., 5137.
 Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5139.
 Grand-Tronc-Pacif., prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5366; observ. en comité gén., 5455 et suiv.; 5531 et suiv.; 5583 et suiv.; 5818.
 Ch. de fer central, observ., 5932 et suiv.
 Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6188.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 6275.
 Smith, John Dennison: observ. en comité gén. sur le bill (n° 157) le concernant, 6375.
 Ch. des communes, classement du personnel: observ. 6419.
 Chs de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6509, 6606.
 Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution, 6695.
 Eaux frontières: observations, 6971.
 Milice et Défense (sub.), 6990.
 Code criminel: discussion en comité gén. sur le bill (n° 148), 6709.
 Travail, création d'un départ.: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7049.
 Intercolonial, renvoi d'employés: quest., 7015.
 Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7154.
 Florence Mining Co.: observ., 7262.
 Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7083.
 Cours de comté: disc. d'un projet de résolution, 7103.
 Service civil, augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e lect. du bill (n° 187) y relatif, 7157.
 Sissiboo (rivière), pont: observ., 7179.
 Mission (rivière), quai: quest., 7260.
 Législation du Sénat (sub.), 7413.
 Travail, création d'un département: disc. gén. du bill (n° 165) y relatif, 7045; disc. des articles, 7158.
 Défense impériale: observ., 7282.

BOYER, Gustave, *Vaudreuil*.

- Traduction française des bulletins du recensement et statistiques (quest.), 1483.
 Carillon (forces hydraul. au rapide de) (quest.), 1645.
 Débats: coût de l'impression (quest.), 1821; personnel des traducteurs (quest.), 1822.
 Pont de Québec: traduction du rapp. de l'enquête sur l'éroulement (quest.), 1822.
 Passe migratoire de la rivière Delisle: mot. pour documents, 1835.
 Traducteurs des Communes: fonctions et organisation (mot. pour dépôt de doc.), 1835.
 Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2054.
 Compagnie de fabrication et de force motrice des rapides des Cèdres: bill (n° 94), 1re l., 2238; 2e l., 2725.
 Traduction française de la loi relative aux terres du domaine fédéral (int.), 560.
 Recensement prochain: crédit à cette fin (int.), 560.
 Canal de Soulanges: employés (int.), 915.
 Service des dépêches à Sainte-Justine: quest., 3681.
 Sainte-Anne-de-Bellevue: dragage aux écluses, quest., 3684.

BOYCE, Arthur Cyril, *Algoma-ouest*.

- Secrétariat d'Etat: démission de l'h. M. Scott et nomination de l'h. M. Murphy (int.), 193.
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 218 et suiv.
 Phares: gardiens (int.), 355.
 Piscifaculture: au Sault Sainte-Marie (int.), 355.
 Ile Saint-Joseph: quais (int.), 356.
 Rivière Michipicoten: quai (int.), 356.
 Sea-Gull: quai (int.), 357.
 Importations: au Sault Sainte-Marie (int.), 357.
 Tenby-Bay: quai (int.), 358.
 Listes électorales: coût (int.), 358.
 Acier: compagnie d'aciérie d'Algoma, fabrication de rails (int.), 354; importation d'acier (int.), 374.
 Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits (int.), 506, 704.
 Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), institution civile, 2e l., 1083.
 Traité des eaux limitrophes: observations, 1428; quest., 4522.
 Glencoe: édifice public (sub.), 1451.
 Réserve indienne de Caughnawaga (quest.), 1489.
 Fusiliers d'Algoma (97e rég.), (quest.), 1490.
 Edifices publics à Ottawa (service téléphonique) (sub.), 1699.
 Cobalt (lac): veto sur une loi d'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1846.
 Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2687 et suiv.
 Traités: traité relatif aux voies navigables internationales; ratification, dépêche (int.), 2468.
 Nipigon (riv.): dragage (quest.), 3863, 4455, 5926.

BOYCE, A. C.—*Suite*.

- Vétérans de l'expédition de la Rivière-Rouge; récompenses (quest.), 4213.
 Sault Ste-Marie: posage des bouées (quest.), 3683.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4102.
 Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4183 et suiv.
 Jacobs, Macdonald F., de Caughnawaga: mot. pour dépôt de doc., 1500.
 Postes, courriers convoyeurs, augmentation de salaires: quest., 4455.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4664.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant et suiv.; 5852 et suiv.
 Dragage à Port-Arthur et à la rivière de la Mission: quest., 6064.
 Galerie nationale des arts: quest., 6392.
 Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relatif, 6688.
 Eaux frontières: observ., 6928.

BRADBURY, George Henry, *Selkirk*.

- Winnipeg-Beach: jetée protectrice (int.), 353.
 Dragage: de la rivière Icclander (int.), 366; dragage dans le lac Winnipeg (int.), 915.
 Postes: bureau de poste de Selkirk (int.), 366, 558; transport des dépêches entre la gare et le bureau de poste de Winnipeg (int.), 916.
 Elmwood: bureau de poste, emplacement, (int.), 501.
 Lac du Bonnet: pêche de l'esturgeon, conditions favorables (int.), 559.
 Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (int.), 559.
 Poisson: poisson blanc, défense de le pêcher, application au lac Playgreen (int.), 359; poisson exporté du Manitoba, de 1893 à 1900 (mot. pour doc.), 871.
 Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 957 et suiv.; du Manitoba (sub.), 969 et suiv.
 Indiens (sub.): dépenses générales, 1072 et suiv.; appointements et secours, 1201 et suiv.
 Chemin de fer transcontinental national: achat de terrains pour tête de ligne à Winnipeg (mot. pour doc.), 1140.
 Steamers du département des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg (quest.), 1482.
 Phares au lac Winnipeg (quest.), 1482.
 Observ. sur les expériences de la tourbe combustible par le département des mines, 1586.
 Collège militaire royal de Kingston (agrandissement des installations (sub.), 1595.
 Edifice public à Dauphin (sub.), 1631.
 Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1637.
 Franchise postale, usage abusif: observations, 1759.
 Postes (service ext.), traitements et allocations (sub.), 1810.
 Arpentage: exécuté par M. Vaughan (mot. pour doc.), 2247.
 Ecluses de Saint-André: pont (int.), 2281.
 Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2252.
 Poisson pêché en été, et expédié (int.), 2247.

BRADBURY, G. H.—Suite.

- Rapides Saint-André, amélioration (sub.), 2214.
 Tiffin: port, améliorations (sub.), 2234.
 Métis des Etats-Unis: ceux qui ont reçu du scrip (mot. pour dépôt de doc.), 1836.
 Ch. de fer de l'île du Prince-Edouard: agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3138.
 Ports, rivières et ponts: améliorations en général dans le Manitoba (sub.), 3159.
 Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3171.
 Otonabee (rivière): dragage (quest.), 3219, 4453.
 Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité général, 3335.
 Homesteads: à l'ouest du lac Winnipeg (quest.), 3438.
 Pêcheries du Manitoba: observ., 3441.
 Subvention au journal "Canada Posten": mot. pour dépôt de doc., 4214.
 Élévateur à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4248.
 Traité de la réserve Saint-Pierre: mot. pour dépôt de doc., 1500.
 Postes: agents des services extérieurs, observ., 4485.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité général sur le bill (n° 89) y relatif, 4671.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 4768 et suiv.
 Budget: discussion gén., 5304.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6204.
 Terres fédérales, gestion (sub.), 6590.
 Réglementation des pêcheries: observ., 6797 et suiv.
 Pêcheries du Manitoba: observ., 7283.
 Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7213.

BRISTOL, Edmond, Toronto-centre.

- Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5698.
 Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6543.

BRODER, Andrew, Dundas.

- Nation (rivière), dragage: mot. pour doc., 722.
 Edifice public à Dauphin (sub.), 1632.
 Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690.
 Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2058.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2815 et suiv.
 Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3255.
 Ressources naturelles: observ. en comité gén. sur projet de résol. y relatif, 6683.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe, Rouville.

- Marine et Pêcheries: ministère, rapport de l'enquête conduite par l'hon. juge Cassels, (dépôt), 15; appointements, (sub.), 400 et suiv.; employés du ministère dans le comté d'Halifax, (rép. à int. Borden), 703; rapport du ministère, (dépôt), 777; employés du ministère à Halifax, (rép. à int. Borden), 921, 1139; abolition du patronage, (rép. à int. Foster), 922.

BRODEUR, Hon. L. P.—Suite.

- Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 65.
 Pêcheries: rapport de M. Bastedo, (rép. à int. Borden), 345; développement, (mot. Sinclair), 541 et suiv.
 Steamer "Montcalm": travail au Cap-Rouge, (rép. à int. Paquet), 346; nouvel ingénieur (rép. à int. Paquet), 576.
 Homards: conserves, (rép. à int. Sinclair), 346.
 Phares: gardiens, (rép. à int. Boyce), 355.
 Piscifactures: au Sault-Sainte-Marie, (rép. à int. Boyce), 355.
 Tadousac: navigation d'hiver, (rép. à int. Gauvreau), 363.
 Esquimaux: station navale, maintien, (rép. à int. Barnard), 368.
 Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits, (rép. à int. Boyce), 507.
 Steamer brise-glace: pour le étroit de Northumberland, construction, (rép. à int. Fraser), 710.
 Steamers "Stanley" et "Minto": officiers et membres de l'équipage, (rép. à int. Brodeur), 711.
 Pisciculture: au lac Winnipegosis, (rép. à int. Campbell), 866; au Sault-Sainte-Marie, (rép. à int. Boyce), 356; à Banff, (rép. à int. McCarthy), 917.
 Immigration: et rapatriement, (débat sur mot. Paquet), 893.
 Montréal: droits de quaiage, et renvoi des employés de la commission du port, (rép. à int. Gervais), 920.
 Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1108 et suiv.
 Traité: concernant eaux internationales et pêcheries du N.-B., entrefilet du "Globe", de Saint-Jean, (rép. à int. Daniel), 1314.
 Pêche: primes aux pêcheurs, formules pour les obtenir, distribution en retard, (rép. à int. Crosby), 1077; 1319.
 Comités (création de nouveaux): dépôt d'un proj. de résolution, discussion en comité et adoption, 1394.
 Etablissement piscicole: question Campbell, 1481.
 Permis de pêche dans les lacs du Manitoba: question Campbell, 1481.
 Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis: question Campbell, 1482.
 Phares au lac Winnipeg: question Bradbury, 1482.
 Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, après débat, d'une mot. y relative, 1556.
 Pêche en été dans le lac du Bonnet: question Campbell, 1829.
 Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (rép. à mot. Borden), 2137 et suiv.
 Entreprises publiques: avis d'adjudication (int. Currie), 2927.
 Fagin, Thomas: emploi (int. Monk), 2276.
 Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2272.
 Soulanges (île): changement de nom (int. Lortie), 2918.
 Leblanc, J. O.: destitution (int. Crocket), 2744.
 Navires de guerre anglais demandés: mis à la disposition du Canada (int. Barnard), 2513.

BRODEUR, Hon. L. P.—Suite.

- Pêche: navire garde-pêche sur la côte du Pacifique, construction (int. Smith), 2278.
 Pêcheries: combien de croiseurs pour les protéger (int. Smith), 2931.
 Télégraphie sans fil, système Marconi, stations entre Montréal et Québec (int. Ecrement), 2923.
 Traduction des lois: titres non traduits en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2134.
 Navigabilité de la baie de Dixon et du port de Prince-Rupert (quest. Cowan), 2738.
 Marine, comptabilité du département: quest. Lennox, 1831, 2026; service des achats: question Cowan, 2085.
 Banfield-Creek, bateau de sauvetage: question Barnard, 1831.
 Passe migratoire de la rivière Delisle: observ. sur mot. Boyer, 1835.
 Ports et quais de l'Etat: dépôt d'une bill (n° 89) y relatif, 2082; observ. en comité gén. 4653, 6192, 6429.
 McPhaiden (cap.): rép. à quest. Cowan, 2084.
 Phares (commission des): rép. à quest. Cowan, 2085.
 "Minto" et "Stanley": rép. à quest. Rhodes, 2087.
 East-Point (port de): rép. à quest. Fraser, 3377.
 Georgetown (île P.-E.): agents du départ. de la Marine, rép. à quest. Fraser, 3377.
 Stations météorologiques: rép. à quest. Thornton, 3377.
 Navires canadiens: rép. à quest. Currie, 3378.
 Hôpital Saint-Joseph en Col.-Angl.: rép. à quest. Barnard, 3380.
 Oshawa (port d'): rép. à quest. Hughes, 3384.
 Pêcheries du Manitoba: observ. 3442.
 Marine et Pêcheries, adjudications de fournitures: rép. à quest. S. Sharpe, 3673.
 Pisciculture dans Ontario: rép. à la quest. Edwards, 3680.
 Engagement forcé des matelots à Vancouver: question Cowan, 3682.
 Sault-Sainte-Marie: posage des bouées, rép. à la quest. Boyce, 3683.
 Pêche dans les eaux du Pacifique: réponse à la quest. Cowan, 3684.
 Défense navale: observ., 3757.
 Marine et Pêcheries, (départ.): appointements (sub.), 3900; dép. casuelles (sub.), 3914; disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3919 et suiv.
 Stations météorologiques à Port-Hope: rép. à quest. Thornton, 4207.
 Marine et Pêcheries, achats de fournitures: explications sur un fait personnel, 4266.
 Marine marchande: dépôt d'un bill (n° 131), modifiant la loi y relative, 4352; observ. en comité gén., 5486.
 Ch. de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur les modific. du Sénat au bill (n° 38) y relatif, 4395.
 Paquebots (service entre la France et le Canada): disc. d'un proj. de résolution, 4675; dépôt d'un bill (n° 146) y relatif, 4684; observ. en com. gén., 5486 et suiv.
 Marine, capitaines au service du départ.: rép. à quest. Lachance, 4945.

BRODEUR, Hon. L. P.—Suite.

- Pêcheries en Nouvelle-Ecosse, agents: rép. à quest. Jameson, 4946.
 Niagara, embacle de glace: rép. à quest. Lancaster, 4952.
 Eaux navigables: dépôt d'un bill (n° 152) y relatif, 5048; observ. en comité gén., 5493.
 Montréal, commission du port: dépôt d'un bill (n° 154), 5049; observ. dans la disc. gén., 5503.
 Homards, pêche: rép. à quest. Borden, 5054.
 Cie d'ass. Canada Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5737 et suiv.
 Pêcheries du Cap-Breton: rép. à quest. Madin, 5916.
 Pêcheries de Pictou, gardiens et surveillants: rép. à quest. Rhodes, 5917.
 Cabotage au Canada: rép. à quest. Stanfield, 5918.
 Glace-Bay, feux de direction: quest. Madin, 5929.
 Garde-pêche de Victoria (N.-E.): quest., 5922.
 Navigation en Nlle-Ecosse: quest. Jameson, 5926.
 Passamoquoddy, claies dans la baie: quest. G. Taylor, 6394.
 Ch. des communes, classement du personnel: observ., 6418.
 Cie du pont et de la gare terminus de Montréal: disc. des articles du bill (n° 180) la concernant, 6956.
 Milice navale (sub.), 7012
 Observation des marées (sub.), 7008.
 Subvention aux sociétés de sauvetage (sub.), 7009.
 Entretien des vapeurs du service des mers du Nord (sub.), 7010.
 Service marit. et fluvial, entretien des vapeurs et bateaux brise-glace (sub.), 6998.
 Bateau brise-glace pour détroit Northumberland (sub.), 7002.
 Récompenses aux sauveteurs (sub.), 7004.
 Enquêtes sur les naufrages (sub.), 7007.
 Enlèvement d'obstacles dans les rivières (sub.), 7008.
 Prince-Edouard (île), état des communications: observations, 6788.
 Réglementation des pêcheries: observations, 6827, 6842.
 Gorman, L. F. (sub.), 7324.
 Young, W. S. (sub.), 7324.
 Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
 Etablissements de pisciculture (sub.), 7286.
 Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7287.
 Ostréiculture (sub.), 7289.
 Entrepôt frigorifique pour la boîte (sub.), 7290.
 Usines d'expériences relatives au chien de mer (sub.), 7291.
 Etablissements d'expériences pour la salaison du poisson (sub.), 7293.
 Stations biologiques (sub.), 7294.
 Poisson frais, transport et conservation (sub.), 7296.
 Commission des pêcheries (sub.), 7298.
 Juridiction sur les pêcheries (sub.), 7299.
 Gratifications aux agents des douanes (sub.), 7299.
 Commission internationale des pêcheries (sub.), 7301.
 Vancouver, ligne de vapeurs (sub.), 7323.

BRODEUR, Hon. L. P.—Suite.

- Clarke, A. G., indemnité (sub.), 7323.
 Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214.
 Service des phares et des côtes, agences, loyers, etc. (sub.), 7227.
 Salaires et allocations aux gardiens de phares (sub.), 7227.
 Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6884; prêt: dépôt et adoption d'un projet de loi, 7076.
 North West Fish Co., quest. Campbell, 7110.
 McRae, Hector: quest. Maddin, 7117.
 Phare de l'île Fish: quest. Fraser, 7120.
 Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7192.
 Chantiers de marine à Sorel (sub.), 7222.
 Outillage de dragage (sub.), 7223.
 Quais permanents sur le lac Saint-Perre (sub.), 7225.
 Vapeur pour service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7249.
 Construction de phares et matériel (sub.), 7243.
 Achat d'un terrain à Saint-Jean (N.-B.) (sub.), 7255.
 Service météorologique (sub.), 7255.
 Etudes hydrographiques (sub.), 7256.
 Bateau pour le service des études hydrographiques (sub.), 7256.
 Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7197.

BUREAU, Hon. Jacques, Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.

- Immigration et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 899.
 Pénitenciers: en général (sub.), 932 et suiv.; pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 964 et suiv.; de Dorchester (sub.), 967; du Manitoba (sub.), 969; de la Colombie-Anglaise (sub.), 975 et suiv.
 Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1761, 1780.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1937
 Journaux libéraux (lettre hebdomadaire aux): rép. à quest. J. D. Taylor, 2028.
 Ch. de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur modif. du Sénat au bill (n° 38) y relatif, 5766.
 Ch. de fer de l'Est du Saint-Maurice: discussion gén. du bill (n° 176) y relatif, 6389.
 Code criminel: discussion gén. du bill (n° 148), 6705.

BURRELL, Martin, Yale-Caribou.

- Discours du trône: adresse en réponse (débat), 74.
 Substances alimentaires et engrais; falsification (sub.), 482.
 Travail: ministère, enquêtes sur différends industriels (sub.), 697.
 Election de Comox-Atlin, émission des brefs (int.), 718, 871, 920.
 Expositions: (sub.), 770 et suiv.
 Greenwood et Grand-Forks: bureaux de poste, emplacements (int.), 859.
 Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 977, 999 et suiv.
 Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1619.

BURRELL, M.—Suite.

- Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1770.
 Caribou: service du courrier (quest.), 1832.
 Téléphones: disc. d'un proj. de résol. relatif aux tarifs, 1911.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1943.
 Postes télégraphiques: approvisionnement (quest.), 2026.
 Stations agricoles: disc. d'un proj. de résolution, 2040.
 Chemin de fer de la rivière Kettle: bill (n° 96), 1re l., 2238; 2e l., 2725.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2817.
 Edifices publics (sub.): améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191 et suiv.
 Elections différées: projet de résol. (débat), 2984 et suiv.; mis aux voix et rejeté, 3044.
 Fruits importés des Etats-Unis en Colombie-Anglaise (quest.), 3436.
 Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3545.
 Fruits: observ. sur la loi relative à la marque des fruits, 3557 et suiv.
 Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4688 et suiv.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5437, 5600.
 Ports et voies fluviales en Colombie-Anglaise, travaux généraux (sub.), 6868.

CALVERT, William Samuel, Middlesex-ouest.

- Chemin de fer Toronto-Niagara and Western: bill (n° 42), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2177; 3e l., 2181.
 Explication sur un fait personnel, 6730.

CAMPBELL, Glen, Dauphin.

- Discours du trône: adresse en réponse (débat), 137.
 Dragage: de la rivière Mossy (int.), 861.
 Pisciculture: au lac Winnipegosis (int.), 865.
 Etablissement piscicole (quest.), 1481.
 Permis de pêche dans les lacs du Manitoba (quest.), 1481.
 Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis (quest.), 1481.
 Pêche en été dans le lac du Bonnet (quest.), 1829.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1936.
 North West Fish Co.: quest., 7109.
 Explication sur un fait personnel, 7110.
 Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int.), 2741.
 Milice (sub.): appointements, 2428 et suiv.
 Pêche dans le lac Winnipegosis, 2515.
 Irrigation de certaines terres (quest.), 2514.
 Lac Dauphin: abaissement du niveau des eaux (sub.), 3171.
 Buttes-à-la-Lime: agence indienne (quest.), 3219.
 Squatters à Dauphin (aide aux) (quest.), 3220.
 Bois: permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int.), 2740.
 Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2249.

CAMPBELL, G.—*Suite*.

Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2793.

Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. du bill (n° 79), 3336.

Budget: discussion gén., 5121.

Terres fédérales (sub.), 6599.

Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1193 et suiv.

CARVELL, Frank B., *Carleton (N.-B.)*.

Saint-Jean (fleuve): levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1736.

Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1788.

Téléphones: disc. d'un projet de résol. relatif aux tarifs, 1897.

Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4596.

Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet d'invention, 5145.

Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5510.

Cie de force Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5670, 6276.

Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5861.

Smith, John Dennison: observ. en comité sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.

CASH, Edward L., *Mackenzie*.

Chemin de fer de la baie d'Hudson au Pacifique: bill (n° 43), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2182.

Chemin de fer Manitoba and Northwestern: dépôt d'un bill (n° 81) y relatif, 1742; 2e l., 2269; observ. en comité gén., 4167, 4176; discussion des modifications du Sénat, 6378 et suiv.

CHISHOLM, Alexander W., *Inverness*.

Caisses d'épargne, (intérêt sur les dépôts dans les: quest. 1474.

Primes aux agents d'immigration: quest., 1487.

Budget: discussion gén., 5347.

CHISHOLM, Thomas, *Huron-est*.

Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions, (débat sur observ. Maclean), 451.

Postes: dépôt d'un bill (n° 19) pour modifier la loi des postes, comité, 786 et suiv.

Hygiène publique: création d'un conseil, (débat sur projet de résolution Black), 1153.

Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2677.

Terres fédérales non encore vendues, au Nord-Ouest (int.), 2508.

Travaux publics dans Huron-est (quest.), 3677; dans Wellington-sud (quest.), 3865; dans Middlesex-ouest (quest.), 4460; à Peterboro: (quest.), 4884.

Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4177.

Welland: travaux publics (quest.), 4213.

CHISHOLM, T.—*Suite*.

Grand-Tronc-Pac.: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4321.

Wingham, édifices publics: quest., 4884.

CHISHOLM, William, *Antigonish*.

Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 1000 et suiv.

Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résol. Emmerson), 2339.

Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2479.

CLARKE, Alfred Henry, *Essex-sud*.

Chemins de fer: bill (n° 7), relatif à incendies causés par locomotives, 1re l., 97; 2e l., 393.

Viandes et conserves alimentaires: application de la loi y relative (int.), 162.

Compagnie d'assurance Canada-Life: bill (n° 56), 1re l., 914.

Comptes publics (comité des): renvoi de pièces, 1563.

Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, mot. pour dépôt de doc., 1836.

Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2064.

Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, compagnie du: prorogation du délai pour achever voies autorisées (1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné pour bill à ce sujet soit jugé suffisant), (mot. pour adop.), 2131.

Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 2718, 2724, 3179 et suiv.; renvoi au comité des ordres permanents, 4713; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5712 et suiv.

Cie du chemin de fer Windsor, Essex and Lake Shore Rapid: dépôt d'un bill (n° 120), 4017.

Florence Mining Co.: observ., 7279.

CLARK, Michael, *Red-Deer*.

Animaux, maladies contagieuses: bill (n° 18), comité, 811.

Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2793.

Explication sur un fait personnel: un article du "Toronto World", 4159.

Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4617.

Budget: discussion générale, 4935, 4953.

Bétail: développement de cette industrie (sub.), 6163.

Immigration: agences canadiennes et étrangères (sub.), 7372.

CONGDON, F. T., *Yukon*.

Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3004 et suiv.

Défense navale: observ., 3726.

Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3874.

Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5515.

Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6190.

Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6534.

- CONMEE, James, *Thunder-Bay-et-Rainy-River*.
 Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: bill (n° 34), institution civile, 1re l., 491; 2e l., 1082; disc. des articles, 4725 et suiv.; 5567 et suiv.; 5627, 5675, 5841, 6261 et suiv.
 Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1194 et suiv.
 Canal Welland (sub.): ponts de fossés d'irrigation, 2151 et suiv.
 Chemin de fer (loi des): bill (n° 99) pour modifier, 1re l., 2238.
 Chemin de fer Superior and Western Ontario, compagnie du: bill (n° 78), 2e l., 2383; disc. des articles, 4183.
 Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2263.
 Mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2523.
 Allegash (rivière), détournement des eaux: discussion d'une mot. y relative, 3262.
 Electorale (loi): dépôt d'un bill (n° 112) la modifiant en ce qui concerne les employés de chemins de fer, 3669.
 Marine et Pêcheries: discussion de l'interpellation sur la gestion du département, 4066 et suiv.
 Chemin de fer de Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 5856, 6367.
 Eaux navigables, protection: observ. sur la 3e l. du bill (n° 152) y relatif, 6434.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4501 et suiv.
 Explication sur un fait personnel, 4525.
 Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4705 et suiv.
 Eaux navigables: dépôt d'un bill (n° 150) y relatif, 4939.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5827 et suiv.
- COWAN, George Henry, *ville de Vancouver*.
 Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 58.
 Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 322.
 Banque de Vancouver: bill (n° 52), 1re l., 778, 2e l., 1042; disc. des articles, 2268.
 Compagnie d'assurance sur la vie British Columbia: bill (n° 55), 1re l., 914.
 Glencoe: édifice public (sub.), 1449.
 Secrétaire du scrutin à Vancouver (quest.), 1497.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1948.
 Réserve indienne de Kitsilana (quest.), 2083.
 McPhaiden (cap.): (quest.), 2084.
 Marine, service des achats (quest.), 2084.
 Phares (commission des): (quest.), 2085.
 Grand-Tronc: dette due au Canada (quest.), 3220.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2349.
 Postes: poste rurale dans district de Central Park, pétition à ce sujet (int.), 2738.
 Vancouver: élévateur à grain, construction (int.), 2738.
 Navigabilité de la baie Dixon et du port de Prince-Rupert (quest.), 2737.
 Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.
- COWAN, G. H.—*Suite*.
 Engagement forcé des matelots à Vancouver: (quest.), 3682.
 Pêche dans les eaux du Pacifique: (quest.), 3683; mot. pour dépôt de doc., 4215.
 Budget: discussion générale, 5001.
- CROCKET, Oswald Smith, *York (N.-B.)*.
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions cachetées pour exécution de travaux publics (débat sur mot. Reid), 272 et suiv.
 Pénitenciers: pénitencier de Dorchester, (sub.), 967 et suiv.
 Edifices publics: à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 133 et suiv.
 Dragage à Indian-Point (N.-B.): (quest.), 1476.
 Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
 Boutouche: chenal à travers la grève (sub.), 1717.
 Dover: quai sur la rivière Petitcodiac (sub.), 1719.
 Moncton: agrandissement du quai (sub.), 1720.
 Richibouctou: quai (sub.), 1723.
 Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2528 et suiv.
 Dragage: à Indian-Head (int.), 2924.
 Leblanc, J. O.: destitution (int.), 2744.
 Oromocto: quai, coût (int.), 2450.
 Postes: service postal quotidien dans Queen-et-Sunbury (int.), 2509.
 Quais dans comtés de Queen et de Sunbury, construction (int.), 2452, 2508.
 Saint-Jean: port, améliorations (sub.), 2230 et suiv.
 Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1730; quai de marée (sub.), 1732.
 Shippagan: améliorations du port (sub.), 1740.
 Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3390.
 Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3465.
 Dragage dans les Provinces maritimes (sub.), 3532.
 Intercolonial: état des travaux de Moncton adjugés à M. Wallberg (quest.), 3675.
 Debec: personnel de la douane (quest.), 3864.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4588.
 Bathurst, percepteur de la douane: quest., 5422.
 Woodstock: salle d'armes: quest., 5422.
 Chemin de fer central: observ., 6046, etc., 6067, etc.
 Saint-Jean (fleuve) et affluents: quais (sub.), 3424.
 Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3902.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4491 et suiv.
 Cour suprême du Nouveau-Brunswick: quest., 7015.
- CROSBY, Adam B., *Halifax*.
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 225.
 Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 518.

CROSBY, A. B.—*Suite.*

- Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 595.
 Douanes: dépenses casuelles (sub.), 631 et suiv.
 Halifax: hôtel des postes, reconstruction (int.), 859; édifice de la douane, coût (int.), 860.
 Pêche: primes, formules pour en obtenir (int.), 1077, 1318.
 Indiens (sub.): frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1227; secours aux Indiens indigents dans les districts éloignés, 1231.
 Edifices publics à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1329 et suiv.
 Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1350 et suiv.
 Collège milit. royal de Kingston (agrandissement des installations (sub.)), 1595.
 Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1729; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735.
 Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1768.
 Intercolonial, préposés aux marchandises: observ., 3447.
 Pêche, primes et permis: mot. pour dépôt de doc., 4214.
 Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2476 et suiv.
 Caribou: jetée, dépenses (int.), 2274.
 Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2607 et suiv.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2352.
 Intercolonial: différend entre commis aux marchandises, arbitrage (int.), 2246.
 Milice (sub.): matériel de guerre, 2449; solde à Halifax, en retard (int.), 2827, 2935.
 Ports, rivières et ponts en général (sub.), 2614.
 Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164.
 Trafic-marchandises: commis, rapport du comité de conciliation à leur égard (mot. pour doc.), 2745.
 Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2206 et suiv.
 Westville: bureau de poste, construction (int.), 2915.
 "Scotia", vapeur: quest., 5151.
 Spry-Bay, quai: quest., 5151.
 Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7206.
 Outillage de dragage (sub.), 7225.
 Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7288.
 Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7377.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5867.
 Quarantaine, remplacement des vaisseaux "Angus" et "Challenger" (sub.), 6177.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6200.
 Journée de travail: observ., 6244.
 Primes à la construction des navires en fer: quest., 6396.
 Terres fédérales, gestion (sub.), 6592.
 Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 137) y relatif, 6641.

CROSBY, A. B.—*Suite.*

- Frais de la commission relative aux relations entre le Canada et les Antilles (sub.), 6881.
 Service transocéanique et postal (sub.), 6977.
 Milice et Défense (sub.), 6989 et suiv.
 Entretien des vapeurs et bateaux brise-glace (sub.), 6998.
 Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7067.

CROTHERS, Thomas Wilson, *Elgin-ouest.*

- Revenu de l'intérieur: appointements (sub.), 453 et suiv.
 Travaux publics: soumissions (débat sur mot. Reid), 600 et suiv.
 Douanes, dépenses casuelles (sub.), 621 et suiv.
 Commissions illicites ou secrètes: disc. des articles du bill (n° 31) y relatif, 1188 et suiv., 1566.
 Simcoe: édifice public (sub.), 1470.
 Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1619.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2348.
 Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3970.
 Port-Stanley, jetée: question, 4272.
 Postes, agents du service extérieur: observ., 4480.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5536, 5811.
 Chemin de fer central (affaire du): observ., 5931 et suiv.
 Service civil: discussion gén. du bill (n° 187) sur l'augmentation générale de \$150, 6655.

CURRIE, John Allister, *Simcoe-nord.*

- Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements, (sub.), 478.
 Holland (rivière): débit (int.), 499.
 Canal de la Trent: prolongement, études et rapport à ce sujet (int.), 500.
 Postes: appointements (sub.), 761.
 Expositions: (sub.), 767 et suiv.
 Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
 Kingston, Collège militaire royal, agrandissement (sub.), 1460.
 Ottawa: édifice public pour expériences de la tourbe (subs), 1468.
 Traité avec les Etats-Unis: observ. 1574.
 Observations sur les expériences des combustibles par le dépt. des Mines, 1584.
 Canal de la Trent (sub.), 1669, 1991 et suiv.
 Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1969.
 Port-Colborne: travaux d'amélioration (sub.), 2012.
 Welland (canal): travaux d'études, 2014.
 Fédération impériale: disc. d'un projet de résolution, 6766.
 Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2187 et suiv.
 Causes: portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2822.

CURRIE, J. A.—*Suite.*

- Compagnie d'assurance Canada Life: disc. des articles du bill (n° 56) la concernant, 2717.
- Compagnie dite Royal Casualty and Security Company of Canada: bill (n° 51), en comité, 2721, 2877.
- Compagnie dite Western Canadian Life Assurance Company: bill (n° 37), y relatif, en comité, 2712.
- Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub.), 2606.
- Ecole de sciences appliquées: fondation/ (sub.), 2186.
- Entreprises publiques: avis d'adjudication (int.), 2926.
- Falsifications: bill (n° 107) pour modifier loi y relative, 1re l., 2631.
- Middle-River: quai (sub.), 2617.
- Navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étranger (int. Currie), 2923; réparations: quest., 3228.
- Primes ou subventions: en souffrance (int.), 2924.
- Intercolonial, voie accessoire à Moncton (sub.), 3090.
- Houille, marché national: disc. d'un proj. de résolution, 3284.
- Newmarket (canal de): discus, d'une int., 3291 et suiv.
- Navires brise-glace pour le détroit de Northumberland et bateau pour le service des phares dans les Grands lacs: mot. pour dépôt de doc., 3231; (quest.), 3378.
- Trent (canal de la), construction (sub.), 3359
- Sorel, quai en eau profonde (sub.), 3478.
- Collingwood: amélioration au port (sub.), 3483.
- Défense navale: observ., 3748.
- Mines (départ. des): appointements (sub.), 3892.
- Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3900.
- Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4174; disc. des modifications du Sénat, 6384.
- Correspondance étrangère du Gouvernement (quest.), 4208.
- Grand-Tronc-Pacifique: marchés de construction de la section des prairie (quest.), 4209.
- Trent (canal de la): sub., 4274.
- Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4654 et suiv.
- Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4690 et suiv.
- Réglementation des pêcheries: observ., 6856.
- Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7132, 7147.
- Vapeur pour service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7250.
- Dragage en général (sub.), 6859.
- Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7289.
- Fusil Ross: quest., 5147.
- Nourriture des animaux: observ. en comité gén. sur le bill (n° 127) y relatif, 5475 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 5482.
- Chemins de fer: dépôt d'un bill (n° 172), modifiant la loi y relative, 5910.
- Grains du Manitoba: dépôt d'un bill (n° 173) modif. la loi y relative, 5911.

CURRIE, J. A.—*Suite.*

- Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6159 et suiv.
- Fort Malden, vente: quest., 6393.
- Fusil Lee-Enfield, nouveau canon: quest., 6393.
- Intérieur, services techniques (sub.), 6583.
- DANIEL, John Waterhouse, *ville Saint-Jean.*
- Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 404.
- Pêcheries: développement (mot. Sinclair), 534.
- Saint-Jean (N.-B.): receveur de la poste (int.), 917.
- Indiens (sub.): frais judiciaires, 1049.
- Traité: concernant eaux internationales et pêcheries du Nouveau-Brunswick, entrefilet du "Globe", de Saint-Jean (int.), 1313.
- Edifices publics à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1335 et suiv.
- Téléphones provinciaux: quest., 1498.
- Edifices publics à Ottawa, service téléphonique (sub.), 1698.
- Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1717.
- Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.
- Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1727.
- Welshpool: quai (sub.), 1741.
- Postes (serv. ext.): traitements et allocations, 1796.
- Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2346.
- Intercolonial: location des embranchements (observ.), 2284.
- Milice, ministère (sub.): appointements, 2428, 2439.
- Saint-Jean (N.-B.): port, améliorations (sub.), 2226 et suiv.
- Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2204.
- Concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain: quest., 6721.
- Maritime Dredging Co.: quest., 7120.
- Intercolonial: préposés aux marchandises, observ., 3447.
- Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3521.
- Sissiboo (rivière), pont: observ., 7181.
- Dragage dans les Provinces maritimes (sub.), 3531.
- Pêche au homard: observ., 3918.
- Dragage au port de St-Jean: disc. d'une interp., 4486, 4508; observ., 4534.
- Carter, Edw. S.: quest., 5356.
- Saint-Jean (N.-B.): surintendant du dragage, quest., 5917.
- Stations agronomiques (sub.), 6247.
- Clôses dans la baie de Passamaquoddy: quest., 6393.
- Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6432.
- DEMERS, Joseph, *Saint-Jean-et-Iberville.*
- Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet): 909.
- Richelieu (rivière): travaux (sub.), 2705 et suiv.
- Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4111.

DEVLIN, Emmanuel B., *Wright*.

- Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 337 et suiv.
 Chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: bill (n° 49), 1re l., 777; 2e l., 1042.
 Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 904.
 Douane (droits de) à Hull: quest., 1497.
 Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2059.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4090.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4505.

DOHERTY, Charles Joseph, *Sainte-Anne, Montréal*.

- Traduction des lois: titres non traduits en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2136.
 Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
 Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 3919.
 Postes: agents des services extér., observ., 4480.
 Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6487.
 Chemins de fer: mot. de renvoi du bill (n° 106) y relatif, 6622.
 Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6886.
 Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7078.
 Cie d'assurance Security Life: disc. des articles du bill (n° 188) la concernant, 7115.
 Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7150.
 Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7375.
 Pilotage, commission à Victoria (C.-A): observation, 7201.

DONNELLY, James J., *Bruce-sud*.

- Chesley: nouveau bureau de poste (int.), 571.
 Chemin de fer de Walkerton à Lucknow: bill (n° 53), 1re l., 778; 2e l., 1042; disc. des articles, 2182.
 Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
 Banque Centrale du Canada: liquidation (int.), 2273.
 Grand-Tronc-Pacifique: prêt de l'Etat, observ. en comité général, 4316.

DUBEAU, Joseph Adélar, *Joliette*.

- Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résolution, 2066.
 Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: bill (n° 38), 1re l., 491; 2e l., 822; observ. sur modif. du Sénat, 4394, 4838.
 Chemin de fer de Joliette au lac Manuan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 126) y relatif, 5090.

DELISLE, Michel Siméon, *Portneuf*.

- Magistrature de Québec, anciens juges des cours supérieure et du banc du roi: quest., 5919.

ECREMENT, Arthur, *Berthier*.

- Agents d'immigration en France (quest.), 1493.
 Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur; dragage (int.), 2272.

ECREMENT, A.—*Suite*.

- Télégraphie sans fil, système Marconi, stations entre Montréal et Québec, etc. (int.), 2923.
 Téléphone, nombre de stations téléphoniques entre Montréal et Québec, etc. (int.), 2742.
 Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 3986.

EDWARDS, John Wesley, *Frontenac*.

- Chemins de fer: accidents, aux passages à niveau, loi pour les prévenir (int.), 263; bill (n° 6), comité, 551; (débat sur projet de résol. Lennox, à ce sujet, 1293.
 Kingston: constructions sur les terrains militaires (int.), 574; terrains achetés près de Kingston, de qui? (int.), 575; pénitencier (sub.), 959 et suiv.
 Terres fédérales: concessions aux vétérans de 1866 (int.), 704.
 Agriculture: dépenses, de 1900 à 1908 (int.), 1129.
 Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1166.
 Charcuterie: importation des Etats-Unis via Kingston (int.), 1241.
 Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis via Kingston (int.), 1242.
 Collège militaire royal de Kingston, (agrandissement des installations (sub.), 1592; écuries (quest.), 1833; logements (quest.), 1834; coût des écuries (quest.), 1834.
 Collège militaire royal: mot. pour dépôt de doc., 2029.
 Kingston (hôpital vétérinaire de): mot. pour dépôt de doc., 2029.
 Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2526.
 Collège militaire royal de Kingston: prix des cottages (int.), 2450; (rép. à explic. Pugsley), 2683.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans, nombre de certificats émis (int.), 2983.
 Kingston: hôpital vétérinaire, construction (int.), 2271; travaux publics à Kingston, coût (observ.), 2636; pénitencier, habitation du sous-préfet (int.), 2737.
 Milice (sub.): achat d'armes et de munitions, champs de tir, etc., 2440 et suiv.; exercices annuels, 2443 et suiv.; dépenses casuelles, 2445; entretien des propriétés militaires, 2445 et suiv.
 Canal de l'île Wolfe (quest.), 3218.
 Ports, rivières et ponts: améliorations (sub.), 3492.
 Sherbrooke: salle d'exercice (quest.), 3679.
 Pisciculture dans Ontario (quest.), 3680.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4145.
 Kingston: fournitures en vivres aux artilleurs (quest.), 4457; fourniture de charbon au pénitencier (quest.), 4458; garde des prisonniers (quest.), 4458; fourniture de pommes de terre (quest.), 4459.
 Budget: discussion gén., 5011.
 Explication sur un fait personnel, 5906.
 Postes, recettes de certains bureaux: quest., 5918.

EDWARDS, J. W.—*Suite.*

- Marine marchande: dépôt d'un bill (n° 179) y relatif, 6185.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6537.
Marine et Pêcheries: dépenses casuelles (sub.), 7322.

ELSON, Peter, *Middlesex-est.*

- Importations de manches de fourches, de haches, de hoes, de marteaux, etc., en 1908 (int.), 1308.
Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2536.
Vote (bureau de): quest., 3437.
Dépêches, service dans le comté de Middlesex: quest., 3437.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6166.

EMMERSON, Hon. Henry Robert, *Westmoreland.*

- Intercolonial: concession de droits de parcours sur ce chemin (int.) 171; employés à Moncton (int.) 348; droit de circulation sur ce chemin, demandes à cette fin (int.), 370; embranchements, rapport des commissaires à ce sujet (int.), 370, 700; vitesse des trains-poste (int.), 918; embranchements, impression des rapports à ce sujet, (int.), 922; (mot. pour doc.) 929.
Chemin de fer de Salisbury à Harvey: compagnie du, institution civile, bill (n° 35), 1re l., 491; 2e l., 817; en comité, 1439; 3e l., 1598.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1096 et suiv.
Welshspool, quai (sub.), 1741.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1784.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2504, dragage à la baie Verte (observ.), 2504.
Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company; bill (n° 27), en comité, 2268.
Intercolonial: location des embranchements (projet de résolution), débat, 2284 et suiv.; situation du réseau, exposé de l'hon. M. Graham (débat), 2897.
Intercolonial: conseil d'administration: quest., 5054.
Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6885.
Intercolonial, caisse des employés: disc. des articles du bill (n° 164) y relatif, 7073.
- ETHIER, J. A. Calixte, *Deux-Montagnes.*
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 907.
Débats: disc. d'un rapp. en comité, 1560.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet d'invention, 5142.
Chemin de fer de l'est du Saint-Maurice: dépôt d'un bill (n° 176) y relatif, 6066.
Bills d'intérêt privé, remboursement de la taxe y relative: dépôt d'une motion, 6185.
Armée du salut, conseil d'administration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 142) la concernant, 6374.
Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6446.

FIELDING, Hon. William S., *Shelburne-et-Queen.*

- Dépôt de la partie O du rapp. annuel de l'auditeur général, 1472.
Caisses d'épargnes (intéret sur les dépôts dans les): question Chisholm.
Frappe du numéraire à la Monnaie: réponse à la question Macdonell, 1480.
Emprunts temporaires: déponse à la question Foster, 1488.
Port de Montréal (droits), 1496.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1732.
Tricentenaire de Québec: rép. à quest. Foster, 1822.
Caisses nationales d'épargne: rép. à quest. Sharpe, 1824.
Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int. Herron), 2736.
Assurances: bill (n° 97) pour modifier loi des, 1re l., 2239; 2e l., 2708.
Aviation: essais au Canada (int. Hughes), 2517.
Banques chartées, balances en leur possession (int. Sharpe), 2740.
Banque Centrale du Canada: liquidation (int. Donnelly), 2273.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), en comité, 2269.
Chemin de fer Grand-Tronc, compagnie du: dette envers le Canada et intérêt sur icelle (int. Taylor), 2920.
Chemin de fer transcontinental national: obligations, division du produit des (int. Foster), 2736; prêt de \$10,000,000 à la compagnie (projet de résol.), 2825; (int. Borden), 2934.
Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company: bill (n° 27), en comité, 2268.
Compagnie de prêt dite Great Western Permanent: institution civile, bill (n° 40), comité, 2715 et suiv.
Compagnie dite Royal Casualty and Surety of Canada, bill (n° 51), en comité, 2721 et suiv., 2876.
Compagnie dite Western Canadian Life Assurance Company, bill (n° 37), y relatif, comité, 2709.
Convention supplémentaire entre le Canada et la France, message de Son Excellence: (dépôt), 2270.
Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), 2920.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3006 et suiv.
Emprunts: emprunt de janvier 1909, frais (int. Ames), 2744.
Lainages: filatures de Montréal devant fermer leurs portes (int. Lennox), 2739.
Marchandises: transport entre Canada et Angleterre (int. Sproule), 2925.
Marine et Pêcheries: achat d'approvisionnements (int. Foster), 2983.
Milice: solde à Halifax, en retard (int. Crosby), 2827.
Primes ou subventions: en souffrance, (int. Currie), 2924.
Rentes viagères de l'Etat: bill (n° 109) pour modifier loi y relative, 1re l., 2825.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk, 2459).
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et l'Allemagne (int. Fowke) 2737.
Vancouver: élévateur à grain, construction int. Cowan, 2738.

FIELDING, Hon. W. S.—*Suite.*

- Représentation proportionnelle : projet de résolution Monk (débat) 2773.
 Rentes viagères: état des opérations, quest. John Haggart, 3678.
 Emprunts de l'Etat, frais relatifs à leur négociation: quest. S. Sharpe, 1824, 2028.
 Administrations centrales, personnel: quest. Foster, 1826.
 Banques (loi des): question Macdonell, 1833.
 Service civil: paiements au personnel du service intérieur: rép. à quest. Foster, 2019.
 Compagnie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3207.
 Grand-Tronc, dette due au Canada: quest. Cowan, 3220.
 Sucre de betteraves, droits de douane: quest. Hughes, 3222.
 Houille: marché national: disc. d'un proj. de résolut., 3284.
 Montréal (port de): dépôt d'un proj. de résolut., 3380.
 Grand-Tronc-Pacifique, coût des sections des prairies et des montagnes: observ., 3442.
 Chinois, frais d'arrestation (sub.), 3666.
 Dépenses non prévues, crédit spécial (sub.), 3666.
 Grand-Tronc-Pac.: dépôt et disc. d'un proj. de résolution sur un prêt de l'Etat à la compagnie, 3773 et suiv.; observ. en comité gén., 4323; dépôt d'un bill (n° 128) y relatif, 4328.
 Grand-Tronc (Cie du): émission d'actions, rép. à quest. Middlebro, 1361.
 Emprunts: échéances prochaines, rép. à quest. Perley, 3864; à 4 p. 100, de 1874, rép. à quest. Perley, 3864; (quest.), 3917.
 Finance (loi de) provisoire: adoption, 4276.
 Emprunts, frais: observ., 4353.
 Négociations commerciales avec l'Allemagne, quest. Monk, 4354.
 Grand-Tronc (Cie du): charge sur l'actif; quest. Perley, 4460.
 Transcontinental, recettes et dépenses de l'Etat: quest. Foster, 4523.
 Grand-Tronc-Pac.: négociations relatives à un prêt de l'Etat: quest. Middlebro, 4524.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4638.
 Budget (discours sur le), 4789.
 Traité franco-canadien:; quest. Macdonell, 5152.
 Emprunts temporaires, intérêt: quest. Ames, 5154.
 Monument à Alex. Muir: quest. Macdonell, 5357.
 Tarif des douanes: dépôt d'un projet de résolution le modifiant, 5361; dépôt d'un bill (n° 162) y relatif, 5365; observ. en comité gén., 5365.
 Tarif minimum au traité franco-canadien: quest. S. Sharpe, 5422.
 Grand-Tronc-Pac., prêt: observ. en comité gén. sur bill (n° 128) y relatif, 5455 et suiv.; 5520, 5595 et suiv.; 5768 et suiv.; 5846 et suiv.; 5880.
 Nickel, droit d'exportation: quest. J. D. Taylor, 5919.
 Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6149.
 Primes à la construction de navires en acier: quest. Crosby, 6396.

FIELDING, Hon. W. S.—*Suite.*

- Budgets supplémentaires: communication de deux messages du Gouverneur, 6398.
 Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6407.
 Emprunts: dépôt d'un projet de résolution pour autoriser un emprunt, 6604.
 Frais de la commission relative aux relations commerciales entre le Canaoua et les Antilles, 6881.
 Assurance: disc. d'un projet de résolution, 7016; disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7035.
 Emprunts de l'Etat: disc. d'un projet de résolution, 7039; dépôt d'un bill (n° 191), 7042; disc. des articles, 7042.
 Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7055.
 Cie d'assurance Royal-Canadian: disc. des modif. du Sénat au bill (n° 63) la concernant, 7121.
 Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7035, 7122.
 Rentes viagères: disc. gén. du bill (n° 109) y relatif, 7106.
 Cie d'assurance Security-Life: disc. des articles du bill (n° 188) la concernant, 7115.
 Sissisboo (rivière), pont: observ., 7180.
 Service côtier et des phares, agences, loyers, etc., 7231.
 "Parliamentary Companion" (sub.), 7410.
 Législation du Sénat (sub.), 7411.
 Immigration, agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7362.
 Traité franco-canadien: observ., 7416.
 Finance (loi de): observ., 7427.

FISHER, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*

- Agriculture: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 677 et suiv.; personnel du service extérieur à Ottawa (rép. à int. Foster), 868; augmentations d'appointements (rép. à int. Foster), 1116; dépenses de 1900 à 1908 (rép. à int. Edwards), 1129.
 Service civil: commission, rapport, dépôt (rép. à int. Foster), 1078.
 Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; 2e l., 790; comité, 791; dépenses pour la protection de la santé des animaux (rép. à int. Perley), 866.
 Revenu de l'intérieur: appointements (sub.), 453 et suiv.
 Expositions: subventionnées en 1908 (rép. à int. Paquet), 572; (sub.), 766 et suiv.
 Bétail: sur les fermes de l'Etat (rép. à int. Staples), 574.
 Archives: (sub.), 725 et suiv.
 Recensement: prochain, crédit à cette fin (rép. à int. Boyer), 560; recensement et statistiques (sub.), 733 et suiv.
 Annuaire statistique: (sub.), 738-739 et suiv., 765.
 Fumigation: stations (sub.), 854.
 Or et argent: marquage, application de la loi de 1908 (sub.), 854.
 Léproseries: de Tracadie et de l'île D'Arcy (sub.), 854.
 Travaux publics: hygiène (sub.), 855; ministère, augmentation des appointements des employés (int.), 1133.

FISHER, Hon. S. A.—*Suite.*

- Conserves: fabriques de, inspecteurs (rép. à int. Marshall), 867.
- Gretna, Man.: quarantaine, coût des bâtiments (rép. à int. Sharpe), 870.
- Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1174 et suiv.
- Yarmouth: feux du port, déplacement (rép. à observ. Jameson), 1177.
- Rutherford (Dr): quest. Monk, 1821.
- Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2067.
- "Patent Record": frais de publication (sub.), 3368.
- "Annuaire statistique": frais de publication (sub.), 3369.
- Ferme expérimentale: tramway électrique (sub.), 3374.
- Quarantaine: crédits supplémentaires (sub.), 3375.
- Agriculture: ministère, employés s'occupant des seules questions agricoles (int. Armstrong), 2916.
- Bétail enregistré, importation (int. Taylor), 2513; Holstein, pourquoi pas de spécimen de cette race à la ferme expérimentale? (int. Armstrong), 2916.
- Commission des chemins de fer: cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2787.
- Employés publics: augmentation générale de leurs appointements (\$150), listes à ce sujet, où sont-elles? (int. Foster), 2469; traitement des employés publics (débat sur observ. Foster), 2560 et suiv.
- Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int. Armstrong), 2917.
- "Farm Weeds": livre publié à combien d'exemplaires? (int. Goodeve), 2918.
- Porcs abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int. McCoig), 2919.
- Produits: transport en compartiments frigorifiques (int. Sproule), 2983.
- Traduction française au ministère de l'Agriculture (int. Paquet), 2923.
- Pilotage, droits à Victoria: quest. Barnard, 3676.
- Fruits (loi sur la marque des): nomination d'inspecteurs quest. Armstrong, 3677.
- Plank, N. W.: quest. S. Sharpe, 3478.
- Fruits: observ. relative à la loi sur la marque des fruits, 3575 et suiv.
- Mines (départ. des): appointements (sub.), 3885.
- Ferme expérimentale: dépôt du rapport de 1908.
- Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4710.
- Installations frigorifiques: dépôt d'un bill (n° 147) y relatif, 4712.
- Bétail: développement de l'élevage (sub.), 6123.
- Graines de semence: encouragement aux producteurs (sub.), 6173.
- Tabac canadien: encouragement à la culture (sub.), 6174.
- Quarantaine: remplacement des vaisseaux l'"Argus" et "Challenger" (sub.), 6176.
- Stations agronomiques (sub.), 6246.
- Stork, W. W., vétérinaire: quest. Barr, 6398.
- Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6402.

FISHER, Hon. S. A.—*Suite.*

- Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4781.
- Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5138; observ. en comité gén., 5288.
- Ressources naturelles: dépôt d'un bill (n° 159), créant un comité permanent, 5247; dépôt d'un projet de résol. relatif à l'organisation du comité, 5518; disc. en comité gén., 6680 et suiv.; disc. des articles du bill (n° 159) y relatif, 6698.
- Nappan, station agronomique: quest. Rhodes, 5925.
- Réfrigération: disc. du bill (n° 147) y relatif, 7074.
- Service civil, augmentation gén. des traitements: dépôt d'un proj. de résolution, 167; disc. en comité gén., 424 et suiv., 1004 et suiv., 1198; adoption, 6644; dépôt d'un bill (n° 187) y relatif, 6644; disc. gén., 6644; disc. des articles, 6660.
- Ressources naturelles: organisation du bureau (sub.), 7410.
- Service civil: augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e l., 7157; disc. des modifications du Sénat, 7414.
- FOSTER, hon. George Eulas, *Toronto-nord.*
- Revenu de l'intérieur: ministère, quand le ministre (l'hon M. Templeman) en reprendra-t-il la direction? (int.), 14; appointements, (sub.), 455 et suiv., 470.
- Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 47.
- Chambre des communes: aile neuve, construction, coût, (int.), 146, 177.
- Marine et Pêcheries, et Travaux publics: ministères, nouveau mode d'achat de fournitures, (int.), 146.
- Vielliesse: pensions, application de la loi, nombre des bénéficiaires, (int.), 147.
- Employés: nommés depuis 1908, (int.), 147, 148, 1128, (mot. pour doc.), 371.
- Service civil: réorganisation, (int.), 148; augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi, (débat sur projet de résolution Fisher), 311 et suiv., 425 et suiv., 1004 et suiv., 1198; rapport de la commission, dépôt, (int), 921, 1078.
- Terres fédérales: vendues pour les gares du G.T.P., etc., (int.), 149; (mot. pour doc.), 371.
- Guerre sud-africaine: srips délivrés aux volontaires, (int.), 149.
- Grains de semence: combien dépensé pour en acheter? (int.), 150.
- Steamer "Lady-Evelyn": prix d'achat, réparations, etc., (int.), 150.
- Dragueurs: achat, (int.), 151.
- Monnaie royale: coût et fonctionnement, (int.), 152.
- Emprunts: emprunt de 1908, (\$21,000,000), qu'en a-t-on fait? (int.), 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908 et depuis 31 mars 1908, dette publique, augmentation, (int.), 169; (mot. pour doc.), 179.
- Hôtel du Grand-Tronc: titre et prix, (int.), 153.
- Salles d'armes: construites depuis 1er juillet 1896, dépenses, etc. (mot. pour doc.), 164.
- Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908 (int.) 168.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*

- Québec: compagnie du pont, paiements aux actionnaires (int.), 169.
- Steamer "Montcalm": coût, réparations, etc. (int.), 174.
- Marine et Pêcheries: ministère, administration, coût de l'enquête Cassels (int.), 174; fournitures, mode d'achat, (int.), 175; abolition du patronage (int.), 922.
- Pêche: permis de plus d'un an, prolongations de saison de pêche accordées en 1908 (int. Foster), 176.
- Intercolonial: employés nommés, leur emploi jusqu'à la fin de décembre 1908, etc. (mot. pour doc.), 179, 303.
- Compagnie dite Canadian Economic Lubricant Company: paiements à elle faits (int.), 184, 196.
- Télégraphie Marconi: postes, construction, entretien, etc. (int.), 184.
- Steamers "Falcon" et "Fearless": achat, (int.), 195
- Compagnie dite New York Lubricant Company: paiements à elle faits (int.), 196.
- Travaux publics: réception et ouverture des soumissions, (débat sur mot. Reid), 238 et suiv., 288 et suiv.
- Chemin de fer: commission des, dépôt de son rapport (observ.), 303.
- Traités: traité relatif aux voies navigables, (observ. sur int. Borden au sujet du dépôt du texte de ce traité), 424.
- Tabac: timbres sur tabac canadien et importé, (sub.), 463 et suiv.
- Justice: ministère, appointements, (sub.), 465; dépenses casuelles, (sub.) 469 et suiv.
- Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472.
- Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 538 et suiv.
- Intérieur: ministère, appointements des employés (int.), 560, 1123.
- Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution), 578.
- Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état y relatif, coût (int.), 709.
- Agriculture: personnel du service extérieur Ottawa (int.), 868, augmentations d'appointements (int.), 1116.
- Dragueur "Industry": achat, déplacement, réparations, (mot. pour doc.), 872.
- Dragage: dans le port de Saint-Jean, N.-B. (mot. pour doc.), 872, dépenses (int.), 1246.
- Pénitenciers: pénitenciers de Kingston, (sub.), 935 et suiv.
- Affaires indiennes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 1024 et suiv.
- Indiens (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029-1030.
- Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1186 et suiv.
- Édifices publics: nouveaux édifices à Ottawa (sub.), 1320 et suiv.; palais législatif, améliorations, 1324 et suiv.
- Fonctionnaires du département de l'Agriculture: quest., 1487.
- Emprunts temporaires: quest., 1488.
- Postes (serv. ext.), traitements et allocations (sub.), 1744; franchise postale (usage abusif de la): observations, 1771 et 1782.
- Tricentenaire de Québec: quest., 1821.
- Administrations centrales, personnel: quest., 1826.
- Miner, Mill: observ. sur son évasion, 1955.
- Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*

- Annapolis (port), brise-glace (sub.), 2470 et suiv.
- Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2656 et suiv.
- Bell, Charles F.: destitution (int.), 2454.
- Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2155.
- Canal Welland (sub.): grosses réparations, 2146 et suiv.; ponts de fossés d'irrigation, renouvellement, 2150.
- Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2665.
- Chemin de fer transcontinental national (sub.): inspection. 2162; le gouv't. va-t-il déposer un projet de loi concernant ce chemin? (int. Borden), 2343; obligations, division du produit des (int.), 2736.
- Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2138 et suiv.
- Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2157; frais d'appels, 2170.
- Commission du service civil: rapport (int.), 2367.
- Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjudés en Nouvelle-Ecosse (int.), 2451.
- Édifices du Parlement: nouvelle aile, construction, dépenses (int.), 2271.
- Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3024 et suiv.
- Employés publics: appointements en 1896 et en 1909 (int.), 2270; augmentation invariable de \$150, listes à ce sujet, où sont-elles? (int.), 2469; traitements des employés publics (observ.), débat, 2539 et suiv.
- Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Ltalor), 2369.
- Kingston: travaux publics, coût (débat sur observ. Edwards), 2638 et suiv.
- Marine et Pêcheries: achat d'approvisionnements (int.), 2983.
- Milice (sub.), appointements, 2399 et suiv.; travaux publics relatifs à la milice, dépenses (int.), 2514.
- Naufrage Pond: travaux à l'entrée du chenal (sub.), 2652.
- Postes: franchise postale, privilège utilisé par un ministre, en faveur du parti libéral, après le 21 juillet 1908 (int. Foster), 2731.
- Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164 et suiv.
- Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2966 et suiv.
- Saint-Jean (N.-B.), port, dragage (int.), 2280.
- Nouveaux commis de la subdiv. B, 1re div. (sub.), 7324.
- Réfrigération des fruits (sub.), 7325.
- Commission relative à la race porcine (sub.), 7226.
- Service civil, augmentation générale des traitements, bill (n° 187): disc. sur la 3e lect., 7157.
- Service civil: paiements au personnel du service intérieur (quest.), 2019.
- St-Jean (N.-B.): dragage (quest.), 2024.
- Affaires extérieures (départ. des): disc. d'un projet de résol. en comité gén., 2093 et suiv.
- Intercolonial: voie accessoire à Moncton (sub.), 3090 et suiv.; réclamations (sub.), 3095; renforcement des ponts (sub.), 3102;

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*

- agrandissement des installations à Halifax (sub.), 3106; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3108 et suiv.; renvoi et réintégration d'employés (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
- Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill n° 56, 3205.
- Newmarket (canal de): observ., 3342.
- Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3389.
- Ottawa: édifices publics (sub.), 3410 et suiv.
- Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3449.
- Batiscan: creusage de l'embouchure de la rivière (sub.), 3460.
- Bonaventure (rivière): jetée de déviation (sub.), 3464.
- Saint-François (rivière): débarcadère à St-François-du-Lac (sub.), 3474.
- Défense navale: dépôt et disc. d'un projet de résolution, 3685.
- Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3777 et suiv., 5553 et suiv.
- Gendarmerie du Nord-Ouest (sub), 3866 et suiv.
- Travaux publics: (départ. des) traitement du personnel (sub.), 3876; loyers, mobilier, etc. (sub.), 3883.
- Mines (départ. des): traitement du personnel (sub.), 3884.
- Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3908; dép. casuelles (sub.), 3914; observ. sur la gestion du départ., 4047, 4065 et suiv.
- Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4172.
- Vieux fort à Toronto: (quest.), 4206, 4350; demande de renseignements, 6733.
- Examineurs du personnel: quest. sur le dépôt d'un rapport, 4271.
- Grand-Tronc-Pacifique: prêt de l'Etat; observ. en comité général, 4331 et suiv.
- Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick (quest.), 4468.
- Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4493, 4511, 4627.
- Importation et exportation, chiffre total: quest. 4522.
- Défense navale: quest., 4523.
- Transcontinental: recettes et dépenses pour l'Etat, quest., 4523.
- Observations sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
- Budget: discussion générale, 4830, 4840.
- Grand-Tronc-Pacifique, dépenses sur la division de l'Est: quest., 4881.
- Postes, factage dans les villes: quest. 5423.
- Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur bill (n° 128) y relatif, 5462 et suiv.; 5596, 5768 et suiv.
- Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5487.
- Eaux navigables: observ. en comité gén. sur bill (n° 152) y relatif, 5493.
- Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) la concernant, 5848 et suiv.
- Commission d'enquête sur le chemin de fer central: avis de motion, 5908.
- Intercolonial, recettes et dépenses: quest., 5927.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*

- Chemin de fer central: observ., 5968 et suiv.
- Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6190.
- Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6194.
- Chambre des communes, classement des fonctionnaires: observ., 6400.
- Intérieur (départ.), traitements et dépenses casuelles (sub.), 6559; services techniques (sub.), 6575.
- Terres fédérales, gestion (sub.), 6589.
- Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6627.
- Service civil: discussion gén. du bill (n° 187) relatif à l'augmentation de \$150, 6644; discussion des articles, 6660.
- Stations biologiques (sub.), 7294.
- Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7122.
- Service civil, augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e l., du bill (n° 187), 7157.
- Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7208.
- Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7219.
- Quais permanents sur le lac Saint-Pierre (sub.), 7226.
- Immigration, agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7360.
- Yukon, ordonnances: disc. d'un proj. de résolution, 7423.
- Finance (loi de): observ., 7427.
- Commission internationale des pêcheries (sub.), 7301 et suiv.
- Transcontinental, travaux d'études et de construction (sub.), 7328.
- Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 7408.
- Florence Mining Co.: observ., 7262.
- FOWKE, Frederick L., *Ontario-sud.*
- Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1623.
- Steamers: établissement d'un service entre le Canada et l'Allemagne (int.), 2737.
- "Annuaire statistique" (sub.), 3373.
- Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 38) la concernant, 4775.
- FRASER, Austin Levi, *King (île du P.-E.)*
- Steamer brise-glace: pour le détroit de Northumberland, construction (int.), 710.
- Steamers "Stanley" et "Minto": officiers et membres de l'équipage (int.), 711.
- Chemin de fer, construction d'un chemin de fer dans le comté de King (île du P.-E.) (int.), 1312.
- Homard, permis de pêche et de mise en conserves sur littoral de l'île du Prince-Edouard (mot. pour doc.), 2282.
- Naufrage-Pond (île du P.-E.): travaux (sub.), observ., 2651.
- Ports, rivières et ponts en général, améliorations (sub.), 2650.
- Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, avis débat, d'une mot. y relative, 1556.
- Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3123 et suiv.; agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3132.

- FRASER, A. L.—*Suite*.
 Dépêches: transport entre Pictou et les îles de la Madeleine (quest.), 3222.
 East-Point: (quest.), 3376.
 Georgetown (île P.-E.): agent du départ. de la Marine (quest.), 3377.
 Budget: discussion gén., 5238.
 Greenfield, bureau de la poste: quest., 6065.
 Dépêches, transport entre Lorne-Valley et la station: quest., 6066.
 Prince-Edouard (île), état des communications: observations, 6786.
 Dragage dans l'Est, indemnité Beattie (sub.), 6878.
 Île Panmure, accès au quai: quest., 6721.
 Phare de l'île Fish: quest., 7120.
 Elmira, embranchement de chemin de fer: quest., 7120.
 Etablissement d'expériences pour la salaison du poisson (sub.), 7293.
- GAUVREAU, Charles Arthur, *Témiscouata*.
 Rivière-du-Loup (Fraserville): dragage, entreprise accordée, mais travaux non encore exécutés (observ.), 2505.
 LeBel, Achille, réclamation contre l'Intercolonial (sub.), 3439.
 Poste: commis ambulants: quest. 3439.
 Cie du chemin de fer de Cabano: dépôt d'un bill (n° 122), la constituant en corporation, 4018.
- GEOFFRION, Victor, *Chambly-Verchères*.
 Compagnie dite Hart Otis Car Company: bill (n° 92) concernant certains brevets, 1re l., 2131; 2e l., 2383.
 Commission du port de Montréal: observ. sur le bill (n° 154), 5050; disc. des articles du bill, 6892.
- GERMAN, William Manly, *Welland*.
 Cie du pont de Fort-Erié à Buffalo: dépôt d'un bill (n° 69) y relatif, 1392.
 Dragues: construction, coût, etc., des diverses dragues de l'État (mot. pour doc.), 2745.
 Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3454.
- GERVAIS, Honoré, *Saint-Jacques, Montréal*.
 Montréal, station postale de la partie Est (sub.), 1381 et suiv.
 Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résolution, 1552.
 Débats: disc. d'un rapp. du comité, 1558.
 Ports, rivières et ponts dans Québec, améliorations (sub.) 3429.
 Code criminel: discussion en comité gén. sur le bill (n° 148), 6713, 6719.
- GIRARD, Joseph, *Chicoutimi-Saguenay*.
 Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité général sur le bill (n° 44) y relatif, 1966, 2175, 2248.
 Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 3046 et suiv.; barrage flottant: question 4454.
 Saint-Alphonse de Bagotville: quai, prolongement (sub.), 3073 et suiv.
 Lac Saint-Jean, opérations de la société de colonisation et de rapatriement: mot. pour dépôt de doc., 4214.
 Chicoutimi, quai: quest., 4454.
 Cie de pulpe de Chicoutimi: quest., 5147.
 Journée de travail: observ., 6232.
- GLADU, Joseph Ernest Oscar, *Yamaska*.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4143.
 Budget: discussion gén., 5025.
- GOODEVE, Arthur Samuel, *Kootenay*.
 Discours du trône: adresse en réponse (débat), 115.
 Chemin de fer central de Kootenay: bill (n° 26), 1re l., 304.
 Douanes: dépenses casuelles (sub.), 625 et suiv.
 Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits (rép. à int. Boyce), 704.
 Postes: appointements, (sub.), 760.
 Olin, Charles: voyage en Suède (int.), 917; (mot. pour doc.), 928.
 Edifices fédéraux: loyers (sub.), 1710.
 Terres publiques de la zone des chem. de fer en Colombie-Anglaise (quest.), 1828.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1951.
 Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2052.
 Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3016.
 "Farm Weeds": livre, publié à combien d'exemplaires (int.)? 2918.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2353.
 Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead: observ. en comité gén. sur le bill (n° 80) y relatif, 3811.
 Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4783.
 Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e lect. du bill (n° 127) y relatif, 5483.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5545.
 Compagnie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5750.
- GORDON, George, *Nipissing*.
 Shelburne: édifice public (sub.), 1364.
 Chemin de fer de l'Abittibi à la baie d'Hudson: dépôt d'un bill (n° 66) y relatif, 1392.
 Kingston: Collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1461.
 Garde-bétail sur les chemins de fer: réponse à la quest. Sharpe, 1489.
 Inspecteur des postes (quest.), 1646.
 Canal projeté près de Monetteville (quest.), 1647.
 Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1762.
 Postes (service ext.), traitements et allocations (sub.), 1806.
 Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1860.
 Canal Welland (sub.): pour renouveler ponts de fossés d'irrigation, 2154 et suiv.
 Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2680 et suiv.
 Gaspé: quai (sub.), 2696.
 Lac Saint-François (Beauce): quais (sub.), 2699.
 Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2167.

GORDON, G.—*Suite.*

- Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3470.
 Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre Monetteville et la baie Ouest (sub.), 3499.
 Toronto: améliorations du port (sub.), 3510.
 Ressources naturelles: disc. en comité gén. du projet de résolution y relatif, 6697.
 Glencoe: édifice public (sub.), 1445.
 "Annuaire statistique" (sub.), 3369.
 Collingwood: améliorations au port (sub.), 3486.
 Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3595.
 Cie du chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche: dépôt d'un bill (n° 119), 3916.

GRAHAM, Hon. George Perry, *Brockville.*

- Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908 (rép. à int. Foster), 168.
 Québec: compagnie du pont. paiements aux actionnaires (rép. à int. Foster), 169; reconstruction du pont (rép. à int. Borden), 172.
 Intercolonial: projet d'affermage (rép. à int. Borden), 171; concession de droits de parcours sur ce chemin (rép. à int. Emmerson), 171; employés nommés jusqu'au 31 décembre 1908 (rép. à int. Borden), 254; combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel régulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (rép. à int. Stanfield), 255, 346; commis aux marchandises, décision de la commission d'enquête à leur sujet, a-t-elle été acceptée par le Gouvernement? rép. à int. Macdonell), 258; employés à Moncton (rép. à int. Emmerson), 349; droit de circulation sur ce chemin, demandes à ce sujet (rép. à int. Emmerson), 370; embranchements, rapports des commissaires (rép. à int. Emmerson), 370, 700; proportion du trafic à destination de l'Est (rép. à int. Sinclair), 557; doublement de la voie, près d'Amherst (rép. à int. Rhodes), 557; nouvelle gare à Truro (rép. à int. Stanfield), 870; vitesse des trains-poste (rép. à int. Emmerson), 918.
 Birdsals-Landing: quai, coût (rép. à int. Sexsmith), 871.
 Chemin de fer canadien de l'Ouest: bill (n° 11), comité, 1040 et suiv.
 Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1084 et suiv.
 Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de sa construction (rép. à int. Meighen), 722, 1114; mémoire concernant coût de ce chemin (rép. à int. Ames), 1114; terminus à Winnipeg (rép. à int. Haggart), 1130; embranchement sur Orillia (rép. à int. Ames), 1137; partie construite du transcontinental national (rép. à int. Borden), 1250.
 Chemin de fer transcontinental national: nombre total d'employés (rép. à int. Sifton), 261; construction d'un embranchement sur Montréal (rép. à int. Gervais), 861; adjudication d'entreprises (rép. à int. Ames), 865.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*

- Baie de la Faim: barrage (rép. à int. Robb), 368.
 Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 397.
 Pointe-aux-Trembles: quai, construction (rép. à int. Monk), 864.
 Lac Stoney: exhaussement du niveau de l'eau dommages (rép. à int. Sexsmith), 870.
 Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointements (rép. à int. Borden), 1238.
 Chemins de fer: capital des compagnies et leurs tarifs (rép. à int. Borden), 1252.
 Canal Welland: ouvriers y employés (rép. à int. Lancaster), 497.
 Rivière Holland: débit (rép. à int. Currie), 500.
 Canal de la Trent: prolongement (rép. à int. Currie), 500.
 Chemins de fer canadiens (débat sur observ. Maclean), 666; bill (n° 32), 2e l., 926; passages à niveau, accidents, article du "Citizen," (sur observ. Lennox), 1179; débat sur projet de résolution Lennox), 1274; construction d'un chemin de fer dans le comté de King, I. P.-E. (rép. à int. Fraser), 1313.
 Dragage: de la rivière Nation (rép. à mot. Broder pour doc.), 724; dragage de la rivière Mossy (rép. à int. Campbell), 861.
 Chemin de fer de Salisbury à Harvey: compagnie, institution civile, bill (n° 35), 2e l., 819.
 Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829.
 Belleville: salle d'exercices militaires, construction (rép. à int. Porter), 863.
 Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 445 et suiv.; 827 et suiv., (rép. à int. Maclean), 930.
 Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 486.
 Chemins de fer et Canaux: ministère, appointements (sub.), 488.
 Chemins de fer: bill (n° 20) pour modifier la loi au sujet des procédures en recouvrement de dommages, 1re l., 253; 2e l., et comité, 812-813 et suiv.; comité et 3e l., 822; bill (n° 21) pour placer chutes d'eau sous la haute main du gouv't., quant au prix à payer aux concessionnaires de l'Etat, 1re l., 253; 2e l. et comité, 1179; 3e l., 1184; accidents, aux passages à niveau; loi pour les prévenir (rép. à int. Edwards), 264; lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer à ce sujet (rép. à int. Lennox), 305, 578; bill (n° 6), en comité, 549 et suiv.; nombre d'accidents arrivés aux passages à niveau (rép. à int. Lennox), 577; bill (n° 2), 2e l., 581.
 Chemins de fer et Canaux (départ. des): dépôt du rapport annuel, par M. Graham, 1392.
 Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1400 et suiv.
 Grand-Tronc-Pacifique (embr. du) au lac Supérieur: disc. gén. du projet (n° 30) y relatif, 1441.
 Canaux de Carillon et de Grenville: question Perley, 1474.
 Grand-Tronc-Pacifique: quest. Borden, 1476.
 Transcontinental national: question Borden, 1477.

- GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite*.
 Canal de Soulanges: quest. Lortie, 1483.
 Vautelet, H. E., honoraires: quest. Northrup, 1491.
 Chemins de fer de l'Etat, recettes et dépenses: question Ames, 1495.
 Téléphones provinciaux: quest. Daniel, 1498.
 Carillon (forces hydrauliques au rapide de): quest. Boyer, 1645.
 Chemin de fer du S.-O. d'Halifax: quest. Borden, 1649.
 Demandes des commis du service des marchandises sur l'Intercolonial: quest. Stanfield, 1649.
 Lachine (canal de): travaux au quai et aux bassins (sub.), 1652; nouveau mur à la Côte-Saint-Paul (sub.), 1658.
 Canal Soulanges: édifice public (sub.), 1658; réparations au canal (sub.), 1658.
 Chambly (canal) améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
 Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1661.
 Canal de Trent (sub.), 1667, 1991.
 Section commune aux chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique à Fort-William: 3e l., 1819.
 Voitures automobiles (leur emploi par le départ. des Chemins de fer): réponse à la quest. Stanfield, 1820.
 Intercolonial (durée de la journée de travail sur ce réseau): quest. Stanfield, 1823.
 Garde-bétail sur les voies ferrées: quest. S. Sharpe, 1488, 1826.
 Payne, John L.: quest. McKenzie, 1827.
 Welland (canal de): (sub.), 2008; travaux d'études (sub.), 2014.
 Port-Colborne: travaux d'améliorations (sub.), 2008.
 Sault-Sainte-Marie (canal): construction (sub.), 2015; reconstruction de la jetée à la passe Nord (sub.), 2015.
 Canaux de la prov. de Québec: travaux d'études, etc. (sub.), 2016.
 Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
 Passages à niveau sur le Grand-Tronc: quest. Lennox, 2020.
 Newmarket (canal de), dépenses: quest. Wallace, 2021.
 Passages à niveau: observations, 2089.
 Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts pour les voyageurs, 3085 et suiv.
 Intercolonial: voies accessoires à Moncton (sub.), 3090; réclamations (sub.), 3095; renforcement des ponts (sub.), 3101; améliorations à Sackville (sub.), 3105; agrandissement des installations à Halifax (sub.), 3105; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3107; approvisionnement d'eau (sub.), 3118; amélioration de la voie (sub.), 3118; améliorations à Sainte-Rosalie (sub.), 3119; améliorations à Drummondville (sub.), 3120; dépôt de locomotives à Rivière-du-Loup (sub.), 3120.
 Arbitrages et sentences arbitrales: (sub.), 2168.
 Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2155.
 Canal de Cornwall (sub.): pour réparer l'affouillement, 2141; pour réparer levée nord entre les écluses 18 et 19, 2141.
- GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite*.
 Canal des Galops (sub.): superstructure en béton, et ponts pour jetées à l'entrée d'amont, 2141.
 Canal Rideau (sub.): réfection de ponts, 2142.
 Canal de la rivière Holland, construction (int. Sharpe), 2275; évaluation des terres, (quest. Lennox), 2739.
 Canal de la Trent (sub.): améliorations, 2142.
 Canal Welland (sub.): jetées d'entrée à Port-Maitland, 2143; grosses réparations, 2146; fondations de l'écluse Junction, renouvellement, 2148; nouvel appareil en acier pour lever portes, 2148; pour renouveler trois ponts de fossés d'irrigation, 2148; coût (int. McCall), 2277.
 Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2186.
 Canaux de Carillon et de Grenville (sub.): brèche au barrage de Carillon, réparations, 2141; pour macadamiser chemin public le long du vieux canal, 2141; écluse de Sainte-Anne, réfection des vieux ponts de bois sur éboulements du chemin, 2141.
 Causes: portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
 Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pendant cinq ans, pour passages à niveau (projet de résolution), 2454, 2518; bill (n° 106) à ce sujet, Ire l., 2538; disc. gén., 6494; disc. des articles, 6508, 6606; modif. du Sénat, 7414.
 Chemins de fer et Canaux (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169.
 Chemin de fer Canada-Est: prix payé par le Govt, etc. (int. Ames), 2271, 2726.
 Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2674 et suiv.
 Chemin de fer Toronto, Niagara and Western, (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2179.
 Chemin de fer Quebec-Southern: honoraires professionnels, 2169.
 Chemin de fer transcontinental national (sub.): inspection, 2162; difficultés avec la commission du Transcontinental (int. Lennox), 2453; prix de la section de Moncton à Winnipeg (int. Owen), 2518, 2636.
 Commission des chemins de fer du Canada (sub.): entretien et fonctionnement, 2157; frais de certains appels, 2170; un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2818.
 Dimanche (application de la loi relative à l'observance du), frais de certains appels à la commission des chemins de fer (sub.), 2170.
 Ecole de sciences appliquées: fondation (sub.), 2186.
 Elections: Ontario-nord et Ontario-sud (int. Sharpe), 2735.
 Forêt: comté de Soulanges, location (int. Lortie), 2739.
 Intercolonial: différend entre commis aux marchandises, arbitrage (int. Crosby), 2246; employés groupés par classes (int. Stanfield), 2279; location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2339; papeterie et impressions (int. Stanfield), 2508; fraudes (int. Blain), 2828; situation du réseau (exposé), 2829 et suiv.; (sub.): doublement de la voie, 2913; améliorations à Loggieville, 2914; agrandissement à Truro, 2914.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*

- McKenzie, Calvin : emploi (int. Rhodes), 2274.
 Miner, Bill: évasion (int. Taylor), 2743.
 Pêche dans le lac Winnipegosis (int. Campbell), 2516.
 Pembroke: traverse du chemin de fer: dépenses (int. Lennox), 2281.
 Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.): 2164; pont sous-marin en remplacement du pont écroulé, projet (int. Lennox), 2453.
 Saint-Jean (P.Q.): quai, dépenses (int. Monk), 2930; travaux dans le port, à qui adjugés? (int. Monk), 2931.
 Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int. Lennox), 2925.
 Travaux publics: travaux divers non prévus au budget (sub.), 2168
 Intercolonial: amélioration à Campbellton (sub.), 3122; travaux à Trober'e (sub.), 3123; à Tupper-Point (sub.), 3123; croisement sous-terrain à Eastville (sub.), 3123; matériel roulant (sub.), 3123; machines (sub.), 3123.
 Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3123; agrandissements des installations à Charlottetown (sub.), 3132.
 Commission des chemins de fer: observ. au sujet d'une dépêche, 3176.
 Grand-Tronc-Pacifique: nationalité des employés, réponse à quest. Sifton, 3216.
 Buttes-à-la-Lime, agence indienne: quest. Campbell (Dauphin), 3219.
 Squatters de Dauphin (ande aux): quest. Campbell (Dauphin), 3220.
 Chemins de fer de l'Alberta et de la Saskatchewan, longueur de la ligne: quest. McCarthy, 3223.
 Hickman, W. A.: quest. J. D. Taylor, 3230.
 Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3290 et suiv.: rép. à quest. Lennox, 3440.
 Compagnie du ch. de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3336.
 Trent (canal de la): construction (sub.), 3358.
 Intercolonial: préposés aux marchandises, observ., 3446; état des travaux de Moncton, adjugés à M. Wallberg: rép. à quest. Crockett, 3675.
 Chemin de fer de l'Est du Canada: observ., 3557.
 Compagnie du pont de Fort-Erié à Buffalo: bill (n° 69), disc. en comité gén., 3600.
 Tarifs de la ligne Brockville-Westport: quest. G. Taylor, 3673.
 Chemins de fer dans la Saskatchewan: longueur des voies en exploitation, quest. Lake, 3676.
 Commis de la poste en chemin de fer: accidents, quest. Porter, 3676.
 Intercolonial: travaux au Cap-Saint-Ignace, quest. Roy, 3677.
 Transcontinental: frais de construction, quest. Perley, 3917.
 Chemin de fer London and Northwestern (bill n° 102): disc. en comité gén., 4063.
 Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4204.
 Ciment: fournitures; quest. Sharpe, 4207.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*

- Grand-Tronc-Pacifique: marchés relatifs à la section des prairies: quest. Currie, 4209.
 Wallberg, réclamations: quest. S. Sharpe, 4211.
 Employés du départ. des Chemins de fer et des Canaux: quest. Monk, 4212.
 Rivière Saint-Pierre: rép. à interp. Monk, sur le régime des eaux, 4466.
 Grand-Tronc-Pacifique: travaux sur la section du lac Supérieur: rép. à quest. Middlebro, 4521; dépenses pour la division Est: rép. à quest. Foster, 4881.
 Trent, dommages aux terrains sur le cours du canal: rép. à quest. Sexsmith, 4889.
 Intercolonial, conseil de conciliation: quest. G. Taylor, 4947.
 Transcontinental national: dépôt d'un bill (n° 153) y relatif 5049; observ. en comité gén., 5504; classification: quest. Lennox, 5155.
 Expropriation de terrain pour les chemins de fer: rép. à quest. McKenzie, 5053.
 Intercolonial, conseil d'administration: question Emmerson, 5054.
 Aylen, J.: rép. à quest. Lennox, 5358.
 Grand-Tronc-Pacifique: prêt, disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5372 et suiv.; 5563 5581 et suiv.
 Caisse de prévoyance des employés du réseau de l'Etat: dépôt d'un bill (n° 164) y relatif, 5517.
 Subventions aux chemins de fer: dépôt d'un bill (n° 174) rectifiant une erreur de copiste dans la loi y relative, 5912.
 Grand-Tronc-Pacifique: salaires restés impayés, quest. J. D. Taylor, 5914.
 Stellarton, gare du chemin de fer: quest. Sexsmith, 5916.
 Intercolonial, recettes au Cap-Breton: quest. Maddin, 5917; recettes et dépenses: quest. Foster, 5927.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 6271.
 Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 6368.
 Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6384.
 Intercolonial: affaire Gillis, quest. J. D. Taylor, 6395.
 Transcontinental, soumissions de traverses: quest. S. Sharpe, 6397.
 Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: dépôt d'un bill (n° 186) y relatif, 6603.
 Transcontinental, cour de garage à La Tuque: quest. Blondin, 6604.
 Intercolonial, travaux à Dalhousie, Indian-town et Blackville: (sub.), 6882; renvoi d'employés, quest. Borden, 7015.
 Cie du pont et de la gare terminus de Montréal: disc. des articles du bill (n° 180) la concernant, 6955.
 Intercolonial, employés, quest. Borden, 7121.
 Chemin de fer Nord-Canadien: disc. des articles du bill (n° 186) y relatif, 7071.
 Intercolonial, caisse des employés: disc. des articles du bill (n° 164) y relatif, 7073.
 Subventions de chemins de fer: disc. des articles du bill (n° 174) y relatif, 7074.
 Elmira, embranchement de chemin de fer: quest. Fraser, 7120.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*

- Intercolonial, frais d'exploitation: (sub.), 7327.
 Transcontinental, travaux d'études et de construction (sub.), 7327.
- GUTHRIE, Hugh, *Wellington-sud.*
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 207 et suiv.; amend., 209; mis aux voix et adopté, 609.
 Compagnie de force motrice Niagara-Welland: bill (n° 33), 1re l., 491; 2e l., 822.
 Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle: avis d'un bill pour prolonger délai relatif au parachèvement de voies, 1er rapp. du comité des ordres permanents (observ. sur mot. McCraney pour adop.), 2238.
 Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2251.
 Compagnie d'énergie dite Niagara-Welland, bill (n° 33), en comité et 3e l., 2717; 3e l., 2725.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2347.
 Ridout, John Grant. dépôt d'un bill (n° 121) pour lui faire droit, 4018.
 Taxes sur bills privés: observ., 5245.
 Divorce de J. Smith: dépôt d'un bill (OO), 5246.
 Banque de Winnipeg: dépôt d'un bill (Z), 5246.
 Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5752.
- HAGGART, Alexander, *Winnipeg.*
 Compagnie dite Great Western Permanent Loan Company: bill (n° 40), institution civile, 1re l., 660.
 Indiens (sub.): instruments aratoires, outils, 1058.
 Entrepôts de la douane à Winnipeg (sub.), 1635.
 Transcontinental, état des travaux: mot. pour dépôt de doc., 1500.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4517.
- HAGGART, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 209 et suiv.
 Auditeur général: bureau, dépenses casuelles, (sub.) 405.
 Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 405 et suiv.
 Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), 436 et suiv.
 Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 448 et suiv.
 Traité: concernant eaux navigables internationales (débat sur observ. Borden), 676.
 Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 838 et suiv.
 Indiens (sub.): frais judiciaires, 1048.
 Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1091 et suiv.
 Chemin de fer transcontinental national: terminus à Winnipeg (int.), 1129.

HAGGART, Hon. J. G.—*Suite.*

- Chemins de fer: passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1298.
 Belleville: salle d'armes (sub.), 1431.
 Nouveau mur en béton du canal Lachine à la Côte Saint-Paul (sub.), 1658.
 Canal Soulanges: réparations au canal (sub.), 1658.
 Chambly (canal): améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1661.
 Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1663.
 Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1836.
 Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2156 et suiv.
 Canal Welland (sub.): jetées d'entrée à Port-Maitland, 2143 et suiv., grosses réparations, 2147.
 Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham), débat, 2524 et suiv.
 Chemin de fer transcontinental national, (sub.): inspection, 2162.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2789.
 Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2318 et suiv.; situation du réseau, exposé par l'hon. M. Graham (débat), 2868 et suiv.; 2868 et suiv.
 Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164 et suiv.
 Assurance: disc. sur projet de résolution, 7020.
 Intercolonial: renforcement des ponts (sub.), 3101 et suiv.
 Edifices fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3391.
 Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3455.
 Rentes viagères: état des opérations (quest.), 3678.
 Saint-Pierre (rivière): observ. sur le régime des eaux, 4467.
 Grand-Tronc-Pac., prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5405; observ. en comité gén., 5465, 5526 et suiv.; 5774 et suiv.
 Chambre des communes: classement du personnel, 6422.
- HARRIS, Lloyd, *Brantford.*
 Intercolonial: situation du réseau, exposé de l'honorable M. Graham (débat), 2310 et suiv.
 Budget: discussion gén., 4901.
- HENDERSON, David, *Halton.*
 Marine et Pêcheries: ministère, appointements (sub.), 401 et suiv.
 Haut commissaire à Londres: appointements et dépenses casuelles (sub.), 406 et suiv.
 Service civil: commission, appointements (sub.), 407 et suiv.
 Douanes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 611 et suiv.
 Recensement et statistiques: (sub.), 737.
 Postes: bill (n° 19), pour modifier loi des postes, comité, 787 et suiv.
 Indiens (sub.): frais judiciaires, 1047.

HENDERSON, D.—*Suite.*

- Bridgewater: édifice public (sub.), 1357.
 Glencoe: édifice public (sub.), 1445.
 Édifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1604.
 Édifices publics à Ottawa (parc du Major) (sub.), 1394; réparations et mobilier (sub.), 1697.
 Franchise postale (usage abusif de la), 1751; 1795.
 Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résolut., 2065.
 Assurances: bill (n° 97) pour modifier loi des, 1re l., 2243 et suiv.
 Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2180.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2345.
 Burlington: reconstruction de la jetée du canal (sub.), 3140.
 Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations en général (sub.), 3142.
 Réglementation des pêcheries: observ., 6851.
 Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7163; observ. sur la 3e l., 7070.
 Commission mixte des pêcheries (sub.), 7318.
 Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7370.
 Houille: marché national (discus. d'un proj. de résolut.), 3285.
 Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3907.
 Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur bill (n° 81) y relatif, 4165 et suiv.
 Lainages, industrie: observ., 4432.
 Paquebots, service entre la France et le Canada: disc. d'un proj. de résolution, 4676.
 Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4694.
 Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4785.
 Budget: disc. générale, 5067.
 Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur une motion de mise à l'ordre du jour du bill (n° 56), 5355; motion de renvoi au comité des ordres permanents, 5707.
 Tarif douanier: observ. en comité des voies et moyens sur un projet de résolution le modifiant, 5363.
 Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6140 et suiv.
 Journée de travail: observ., 6245.
 Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6381.
 Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6491.

HERRON, John, *Macleod.*

- Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 477.
 Terres fédérales: un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homestead? (int.), 1137.
 Criminels déportés au Canada (quest.), 1485.
 Inspecteurs des immigrants (quest.), 1486.
 Édifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1608.
 Édifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.

HERRON, J.—*Suite.*

- Postes (service ext.): traitements allocations (sub.), 1811.
 Chemin de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3341.
 Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int.), 2736.
 Charbon: extrait de l'Alberta, droits (int.), 2736.
 Chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique: bill (n° 43), comité et 3e l., 2182.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2821.
 Guerre sud-africaine. concessions de terres aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2348.
 Immigration: domiciles et appartements des agents (mot. pour doc.), 2282.
 Terres fédérales en Alberta: quest., 3376.
 Assiniboine (rivière), améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3527.
 Paturage. concession (quest.), 3916.
 Élévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4259.
 Bétail, développement de cette industrie: (sub.), 6168.
- HUGHES, *Victoria-et-Haliburton.*
 Fusils et cables-miniatures: distribution par le gouv. (int.), 718.
 Collège militaire royal: fourniture de l'eau, (int.), 719.
 Milice: exercices annuels (int.), 719; exercices dans les universités (int.), 719.
 Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 785 et suiv.
 Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 833 et suiv.
 Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
 Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: refus de scrip (int.), 1125.
 Fenelon-Falls: gardien de l'écluse (int), 1126.
 Terres fédérales: concessions aux volontaires du sud-africain (int.), 1244; nombre d'acres concédés à titre de homesteads et de préemptions au Nord-Ouest (int.), 1245.
 Conserves alimentaires: marchés passés par le gouv. britannique pour fourniture (int.), 1307.
 Édifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1613.
 Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621. et suiv.
 Édifices publics en général: construction de salles d'armes (sub.), 1688.
 Édifices publics à Ottawa: parc du Major (sub.), 1696.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1940.
 Chenal du St-Laurent (sub.), 7215.
 Immigration: agents en Canada et à l'étranger (sub.), 7265.
 Trent: (canal de la), (sub.), 2006.
 Port-Colborne: travaux d'amélioration (sub.), 2009.
 Oshawa: acquisition du port (quest.), 2025; recettes et dépenses (quest.), 2083; personnel de l'administration du port (quest.), 3221; recettes: questions, 2506, 2827.
 Aviation: essais au Canada (int.), 2517.
 Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2187 et suiv.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2350 et suiv.

HUGHES, S.—*Suite.*

Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Larlor), 2368 et suiv.
 Middle-River: digues (sub.), 2617 et suiv.
 Milice, ministère (sub.): appointements (observ. sur la milice en général), 2423 et suiv.; milice active, équipement et munitions des corps permanents (int.), 2510.
 Ports et rivières (sub.); Nouv.-Ecosse, 2235.
 Port-Arthur et Fort-William (sub.), 2208.
 Tiffin (port de): améliorations (sub.), 2234.
 Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198; port, améliorations (sub.), 2235 et suiv.
 Whitby: port, projet d'acquisition (int.), 2505.
 Québec: appartement du Gouverneur à la citadelle (sub.), 3395.
 Fédération impériale: discussion d'un projet de résolution, 6734.
 Parlement, ventilation et système de sauvetage dans la nouvelle aile: observ., 7114.

HODGINS, George Frederick, *Pontiac.*

Chemin de fer Cobalt Range: dépôt d'un bill (n° 86) y relatif, 1917.
 Chemin de fer d'Arnprior à Pontiac: dépôt d'un bill (n° 87) y relatif, 2081.
 Sucre de betteraves: droits de douanes (quest.), 3222.
 Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3321 et suiv.
 Trent (canal de la): construction (sub.), 3359 et suiv.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 4329, 5564 et suiv.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4496.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4657.
 Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5491.

JAMESON, Clarence *Digby.*

Westport: quai, coût (int.), 502.
 Little-River: quai, coût (int.), 503.
 Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 513 et suiv.
 Expositions: (sub.), 767.
 Pensions: payables par suite de l'invasion féniennne (sub.), 857.
 Yarmouth: feux du port, déplacement (observ.), 1176.
 Sandy-Cove (brise-lames à): (quest.), 1498; paiements en souffrance (quest.), 1829.
 Cheverie: brise-lames (sub.), 2596.
 Church-Point: quai (sub.), 2596 et suiv.
 Clark's-Harbour: travaux de protection (sub.), 2601 et suiv.
 Lac-Fairy: réserve, location (int.), 2981.
 Port, rivières et ponts en général (sub.), 2614 et suiv.
 Weymouth: pont, améliorations (observ.), 2493.
 Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2493.
 Digby: travaux du port (sub.), 2614.
 Weymouth: changement de nom du bureau de poste (mot. pour dépôt de doc.), 3230.
 Pêcheries en Nouvelle-Ecosse, agents: quest., 4946.

JAMESON, C.—*Suite.*

Budget: discussion générale, 4967.
 Navigation en Nouvelle-Ecosse: quest., 5925.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6429.
 Dragage dans l'Est, indemnité Beattie (sub.), 6878.
 Sissiboo (rivière), pont: observ., 7169.
 Construction de phares et matériel (sub.), 7248.
 Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
 Ostréiculture (sub.), 7290.
 Usines d'expériences relatives au chien de mer (sub.), 7291.
 Gratifications aux agents des douanes (sub.), 7299.
 Commission mixte des pêcheries (sub.), 7302.

KIDD, Edward, *Carleton (Ontario).*

Présentation à la Chambre des communes, 1644.

KNOWLES, William Erskine, *Moose-Jaw.*

Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 1^{re} l., 491; 2^e l., 821; en comité, 2713 et suiv.
 Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3034 et suiv.

KYTE, George W., *Richmond (N.-E.).*

Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 524.
 Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmer-son), 2310 et suiv.
 Marine et Pêcheries: disc. d'une int. sur la gestion du département, 3960.

LACHANCE, Arthur, *Québec-centre.*

Royal Guardians: institution civile, bill (n° 95), 1^{re} l., 2238; 2^e l., 2725.
 Marine, capitaine au service du département: quest., 4944.

LAKE, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*

Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 235.
 Indiens (sub.): instruments aratoires, outils, 1056 et suiv.; bestiaux, 1059 et suiv.
 Terres fédérales: terrains houillers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (int.), 1250.
 Elections fédérales: listes d'électeurs ayant servi à la dernière élection dans le district électoral de Qu'Appelle (mot. pour doc.), 1256.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2813.
 Elections: différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3012.
 Foley, T. P., emploi (int.), 2452.
 Humboldt: comptes électoraux (quest.), 1832.
 Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3135; bill (n° 79): disc. en comité gén., 3332.
 Chemins de fer dans la Saskatchewan, longueur des voies en exploitation (quest.), 3676.

LAKE, R. S.—*Suite.*

Strachan, A. A., demandes de lettres patentes: mot. pour dépôt de doc., 4215.
 Terrains houillers dans la Saskatchewan et l'Alberta: mot. pour dépôt de doc., 1500.
 Budget: discussion générale, 5341.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5603.
 Ewart, J. S., mission à la Haye: quest., 5914.
 Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6125 et suiv.
 Stations d'expériences (sub.), 6254.
 Terres fédérales gestion (sub.), 6585.
 Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7204.

LALOR, Francis Ramsay (*Haldimand*).

Bois: réglementation des coupes (int.), 361.
 Douanes: dépenses casuelles (sub.), 624 et suiv.
 Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777.
 Canal Welland: nombre d'hommes employés en permanence (int.), 860; jetées d'entrée à Port-Maitland, 2144.
 Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1606.
 Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1625.
 Crous: importation en 1907-1908 (int.), 2278.
 Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ.), 2367.
 Port-Colborne: travaux d'amélioration (sub.), 2010.
 Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3319.
 Fruit: observ. relatives à la loi sur la manque des fruits, 3586 et suiv.
 Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134

LANCASTER, Edward A., *Lincoln-et-Niagara.*

Chemins de fer: passages à niveau, accidents, débat sur projet de résol. Lennox, 1284; bill (n° 6) pour protéger la vie des citoyens, aux passages à niveau, 1re l., 97; 2e l., 394 et suiv.; comité, 549; bill (n° 2), 2e l., 583; 3e l., 923.
 Canal Welland: ouvriers et employés (int.), 497.
 Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 1re l., 596.
 Chemin de fer de Salisbury à Harvey: disc. en comité du bill (n° 35) y relatif, 1439.
 Primes d'immigration à des sociétés: quest. 1486.
 Abolition du Sénat: dépôt d'un projet de résolution, 1501.
 Collège milit. royal de Kingston, (agrandissement des installations (sub.), 1592.
 Cobalt (lac), veto sur une loi d'Ontario y relative: disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1860.
 Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1973.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1983.
 Lachine (canal), mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2017.
 Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2185.
 Causes portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2188 et suiv.

LANCASTER, E. A.—*Suite.*

Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2160; frais d'appels (sub.), 2171; frais d'instance devant la commission (sub.), 2184.
 Dimanche (application de la loi relative à l'observance du), 2172.
 Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2167 et suiv.
 Mines (départ. des): appointements (sub.), 3888.
 Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3901.
 Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4185 et suiv.
 Postes: agents du service extér., observ. 4482.
 Dragage au port de St-Jean: observ., 4510.
 Niagara: embacle de glace, quest., 4952.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5451, 5542 et suiv.
 Eaux navigables: observ. en comité gén. sur le bill (n° 152) y relatif, 5496.
 Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5506.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) y relatif, 5576, 5648 et suiv.; 5760, 6267.
 Cie de crédit la Prudential: observ. sur mot. de renvoi, 5764.
 Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 6369.
 Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6421.
 Chemins de fer: disc. gén. du bill (n° 106) y relatif, 6503; observ. en comité gén., 6516, 6540, 6605.
 Eaux frontières: observ., 6957.
 Immigration, traitement des agents (sub.), 7337.

LANCOTOT, Adélar, *Richelieu.*

Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4115.

LAPOINTE, Ernest, *Kamouraska.*

Stations agricoles: dépôt d'un projet de résolution, 2032.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid, C.P., G.C.M.G. *ville d'Ottawa et Québec-est.*

Orateur (M. Charles Marcell) élection (mot.), 2.
 Marine et Pêcheries: ministère, administration, rapport de l'enquête faite par l'h. juge Cassels, (rép. à mot. Borden pour doc.) 7; personnes reconnues coupables d'avoir fraudé le gouv. (int. Lennox), 159; coût de l'enquête Cassels, (rép. à int. Foster), 174; fournitures, mode d'achat, (rép. à int. Foster), 175.
 Traités: mentionnés dans les journaux, quand signés et déposés? (rép. à int. Borden), 8; traité concernant voies navigables, (dépôt du texte, (rép. à int. Borden), 165, 306; (rép. à observ. Borden), 182, 424; (rép. à int. Borden), 578, (débat sur observ. Borden), 673 et suiv.; (rép. à int. Borden), 1253; traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du N.-B. (rép. à int. Daniel), 1315.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*

Discours du Trône: prise en considération (mot.), 12; adresse en réponse (débat), 33; (mot. demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence), 145.

Comités permanents: institution d'un comité pour former liste des membres (mot.), 13.

Hôtel du Grand-Tronc: construction, négociations à ce sujet (rép. à int. Borden), 14.

Revenu de l'intérieur: ministère quand le ministre (l'h. M. Templeman) en reprendra-t-il la direction? (rép. à int. Foster), 14.

Serments d'office: prestation bill (n° 1) 9.

Orateur suppléant: élection de M. G. McIntyre à ce poste (mot.), 145.

Vieillesse: pensions, application de la loi, nombre de bénéficiaires, (rép. à int. Foster), 147.

Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (rép. à int. Borden), 154.

Convention entre la France et le Canada: pas encore entrée en vigueur cause de ce retard (rép. à int. Borden), 155, 173.

Tuck: ex-juge en chef, démission (int. Lennox), 160.

Steamers "Montcalm": équipage, service, coût (rép. à int. Paquet), 174; coût, réparations etc., (rép. à int. Foster) 175.

Pêche: permis de plus d'un an, prolongations de saisons de pêche accordées en 1908 (rép. à int. Foster), 176.

Télégraphie Marconi: postes, construction, entretien, etc (rép. à int. Foster), 185.

Chemins de fer transcontinental national: classification excessive (rép. à int. Lennox), 186.

Terres fédérales: le gouv. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (rép. à int. Macdonell), 192.

Secrétariat d'Etat: démission de l'h. M. Scott et nomination de l'h. M. Murphy (rép. à int. Boyce), 193.

Travail: département, transformation en ministère pendant la présente session (rép. à int. Paquet), 194.

Preston, W. T. R.: agissements (rép. à int. Reid), 195; (rép. à int. German), 507.

Cigarettes: loi pour en prohiber ou restreindre la vente (rép. à int. Blain), 258.

Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec, pétitions à cette fin (rép. à int. Paquet), 261.

Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 323 et suiv., 1200; commission du service civil; appointements (sub.), 407 et suiv.; rapport de la commission, dépôt (rép. à int. Foster), 921, 1078.

Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre (rép. à int. Macdonell), 371.

Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 390; projet de résolution à ce sujet (observ.), 724-725.

Conseil privé: appointements (sub.), 400.

Auditeur général: bureau, appointements (sub.), 403.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*

Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 404 et suiv.

Commerce: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.

Haut commissaire à Londres: appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.

Ingénieur général consultant: bureau (sub.), 407.

Gouverneur général: bureau du, appointements, frais de gestion (sub.), 420.

Banque de Montréal: commission à elle versée relativement au paiement de l'intérêt sur la dette publique, et au fonds d'amortissement (explication), 421.

Elections fédérales: émission des brefs pour l'élection de Comox-Atlin et de Carleton (rép. à int. Borden), 345, 423; (rép. à int. Burrell), 871, 920.

Chemins de fer: bill (n° 6), comité, 555.

Manitoba: délimitation des frontières (rép. à int. Roche), 558.

Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution Foster), 578.

Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 590.

Templeman, l'h. M.: entrefilet du "News" de Toronto, au sujet d'une dépêche de l'h. M. Templeman (explication), 700.

Terres fédérales: concessions aux vétérans de 1866 (rép. à int. Edwards), 704.

Immeuble Lindsay, Ottawa: achat par le Gouv't (rép. à int. Monk), 718.

Porcs: importés des Etats-Unis, droits imposés, (rép. à int. Blain), 866.

Numéraire: réserve, (rép. à int. Perley), 915.

Wilmot, Mme Elizabeth: pension (sub.), 930.

Pénitenciers: pénitenciers de Kingston, (sub.), 952 et suiv.

Compagnie dite Brazilian Electric Steel and Smelting Company: bill (n° 10), en comité, 1079.

Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1099 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: refus de scrip (rép. à int. Hughes), 1125.

Caisses d'épargne du Gouv't: intérêt sur dépôts, (rép. à int. Sharpe), 1126.

Frontières: interprovinciales, décision du Gouv't à ce sujet, (rép. à int. Macdonell), 1134.

Dette publique du Canada, le 3 janvier 1909: (rép. à int. Ames), 1139.

Comptes publics: comité des, pas assez souvent convoqué (rép. à int. Borden), 1254.

Conserves alimentaires: marchés passés par le gouv't britannique pour fourniture (rép. à int. Hughes), 1308.

Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (rép. à int. Taylor), 1318.

Mercredi des cendres (vacances), 1395.

Traité des eaux limitrophes: observations, 1430, 1651.

Ressources naturelles: motion pour reconstituer le comité y relatif, 1644.

Origine du projet du Grand-Tronc-Pacifique: rép. à quest. Lennox, 1648.

Traité avec les Etats-Unis: déclaration, 1650.

Pont de Québec (traduction du rapport de l'enquête sur l'écrroulement): rép. à quest. Boyer, 1823.

Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1915.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*

- Miner, Bill: observ. sur son évacion, 1952.
Bois: bois et pulpe, projet d'abolir les droits sur ces articles entre le Canada et les Etats-Unis (int. Borden), 2518.
Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles les mercredis (mot.), 2129.
Commerce: vacance de l'agence commerciale à Shanghai (int. Barnard), 2452.
Commission du service civil: rapport (int. Foster), 2367.
Comités permanents: nomination de membres (mot.), 2340.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ.), 2368.
Manitoba: extension des frontières, pétition à ce sujet (débat sur observ. Roche), 2365.
Marine et Pêcheries, ministère: enquête Cassels, rapport, attitude du Gouvernement (int. Borden), 2343.
Paiements à des particuliers, par divers ministères (int. Sharpe), 2453.
Pêcheries: attributions du Dominion et des provinces à ce sujet, négociations (rép. à int. Borden), 2130.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et la France (projet de résolution), 2129.
Traités: traité relatif aux voies navigables, dépôt (int. Borden), 2131; ratification, dépêche (int. Boyce), 2468; traité de 1894 entre Grande-Bretagne et Japon: mise en vigueur et expiration (int. Borden), 2274; voies d'eau navigables (dépôt), 2635; modifications (int. Borden), 2636.
Orientaux en Colombie-Anglaise: explications, 2087.
Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un projet de résol., 2091 et suiv.
Service de paquebots entre le Canada et la France: dépôt d'un projet de résolution, 2129.
Commerce (département du): dépôt du rapport annuel, IIIe partie, 3176.
Compagnie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. du bill (n° 56), 3197; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5724 et suiv.; observ. en comité gén., 5759.
Marine, achat de fournitures: rép. à quest. S. Sharpe, 3218.
Dépêches: transport entre Pictou et les îles de la Madeleine (rép. à quest. Fraser), 3222.
Newmarket (canal de): observ., 3349.
Culture physique dans les écoles: observ., 3383.
Utilisation de la lumière du jour, observ. sur bill (n° 108), 3386; renvoi au comité spécial, 3668.
Vétérans de 1866-67: récompenses (rép. à quest. Middlebro), 3679.
Frontières du Manitoba, extension (rép. à quest. Roche), 3680.
Défense navale: (observ. sur projet de résol. Foster), 3707; amendement, 3716; adoption de l'amendement, 3769.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3866 et suiv.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*

- Vacances de Pâques: motion d'ajournement, 3918.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4064.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4182.
Priorité des affaires gouvernementales, motion d'ordre, 4265.
Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick: rép. à quest. Foster, 4468.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4514, 4623.
Défense navale: rép. à quest. Foster, 4523.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 4777, 5577, 5639 et suiv.; 6264.
"Scotia," vapeur: rép. à quest. Crosby, 5151.
Carter, Edw. S.: rép. à quest. Daniel, 5357.
Florence Mining Co.: observ., 7261.
Défense impériale: dépôt de la correspondance y relative, 7415.
Finance (loi de): observ., 7428.
Chambre des communes: séance du matin, motion, 5423.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité sur le bill (n° 146) y relatif, 5491.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité général sur le bill (n° 128) y relatif, 5581, 5793 et suiv.
Travail, création d'un département: observ. en comité gén. sur un projet de résolution y relatif, 5624.
Comité spécial relatif aux chemins de fer, canaux et télégraphes: nomination, 5625.
Gouverneur général: déclaration relative à la prolongation de ses fonctions, 5625.
Cas imprévus et services additionnels (sub.), 6983.
Application de la loi sur l'immigration chinoise (sub.), 6983.
Chemin de fer central: observ., 5931 et suiv.
Yukon, ordonnances: observ. sur un projet de résolution y relatif, 6190.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6398; modification du règlement, mot., 6427.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6608.
Service civil: disc. générale du bill (n° 187) sur l'augmentation générale de \$150, 6652.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relative, 6683.
King, Mackenzie: quest. Schaffner, 6724.
Fédération impériale: discussion d'un projet de résolution, 6766.
Service transocéanique et postal (sub.), 6977.
Service à vapeur Canada-Terre-Neuve (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Mexique (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Nouvelle-Zélande (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Afrique du sud (sub.), 6978.
Service de goélettes Gaspé-côte Nord (sub.), 6979.
Service à vapeur Halifax-Canso (sub.), 6979.
Service à vapeur Halifax-baie Spry (sub.), 6979.
Service à vapeur aux îles de la Madeleine (sub.), 6979.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*

- Service à vapeur Prince-Rupert-îles de la Reine-Charlotte (sub.), 6980.
 Service à vapeur îles du Prince-Edouard-Cap-Breton-Terre-Neuve (sub.), 6980.
 Service à vapeur Québec-Blanc-Sablon (sub.), 6980.
 Service à vapeur Halifax-St-Jean (sub.), 6982.
 Service à vapeur St-Jean-Bassin des Mines (sub.), 6982.
 Service à vapeur Victoria-Vancouver-Skagway (sub.), 6983.
 Commissaires et agents commerciaux (sub.), 6984.
 Rentes viagères: gestion (sub.), 6988.
 Travail, création d'un département disc. générale du bill (n° 165) y relatif, 7043; disc. des articles, 7048 et suiv.

LEMIEUX, Hon. Rodolphe, *Gaspé.*

- Travail: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 686; impressions et papeterie, y compris "Gazette du Travail" (sub.), 686-687; enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 690.
 Discours du trône: adresse en réponse (débat), 82.
 Steamer "Lady-Evelyn": prix d'achat, réparations, etc. (int. Foster), 150.
 Postes: poste rurale, distribution gratuite, système adopté (rép. à int. Borden), 154; poste rurale, achat de boîtes (rép. à int. Armstrong), 188, 366; bill (n° 19) pour modifier loi des Postes, objets recommandés et ensuite perdus, 1re l., 252; 2e l. et comité, 778; 3e l., 929; boîtes postales, importation (rép. à int. Armstrong), 576; appointements et dépenses casuelles (sub.), 645; poste rurale, salaires des courriers (rép. à int. Armstrong), 714; appointements (sub.), 758; dépenses casuelles (sub.), 764; nombre total de routes postales au Canada (rép. à int. Armstrong), 859; courrier, transport de Londonderry à Great-Village (rép. à int. Stanfield), 870; entre gare et bureau de poste de Winnipeg (rép. à int. Bradbury), 916 poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (rép. à int. Porter), 1136; mandats-poste et bons de poste émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (rép. à int. Macdonell), 1312.
 Agriculture: industrie agricole au Canada (int. Lennox), 157.
 Manufactures: industrie manufacturière au Canada (int. Lennox), 159.
 Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet de conflits ouvriers (int. Lennox), 161.
 Viandes et conserves alimentaires: application de la loi y relative (int. Lennox), 163.
 Immigration: et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 883.
 Fermes expérimentales: établies depuis 1908; une à établir dans le district de Québec (int. Paquet), 163.
 Main-d'œuvre étrangère: le Gouv. va-t-il modifier la loi y relative? (rép. à int. Lennox), 173.
 Compagnie dite "Canadian Economic Lubricant Company": paiements à elle faits (rép. à int. Foster), 196.
 Steamers "Falcon" et "Fearless": achat (rép. à int. Foster), 195.

LEMIEUX, Hon. R.—*Suite.*

- Compagnie dite New-York Lubricant Company: paiements à elle faits (rép. à int. Foster), 196.
 Service civil: augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résol. Fisher), 1015 et suiv.
 Chilliwack (bur. de poste de): réponse à la quest. Taylor, 1493.
 Inspecteur des postes: réponse à quest. Gordon, 1646.
 Frais de l'administration des postes à Newmarket et Aurora: rép. à quest. Wallace, 1648.
 Postes (serv. ext.): traitements et allocations (sub.), 1744, 1796; divers (sub.), 1816.
 Franchise postale (usage abusif de la), 1748 et suiv.
 Poste rurale (sub.), 1814.
 Caribou (service du courrier): rép. à quest. Burrell, 1832.
 Courrier hebdomadaire en Nlle-Ecosse: rép. à quest. Sinclair, 1832.
 Anse-à-l'Ilot: débarcadere (sub.), 2658.
 Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2533.
 Dépêches: transport de Gaspé à Percé (int. Ames), 2744.
 Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2688 et suiv.
 Douglastown: jetée (sub.), 2691 et suiv.
 Elections différées (débat sur résolution Burrell), 3010 et suiv.
 Gaspé: quai (sub.), 2694.
 Pointe-au-Père: quai (sub.), 2693.
 Postes: service postal quotidien dans Queen-et-Sunbury (int. Crocket), 2509; poste rurale gratuite (débat sur observ. Armstrong), 2947; franchise postale, privilège utilisé par un ministre en faveur du parti libéral, après le 21 juillet 1908 (rép. à int. Foster), 2731; livraison gratuite des courriers dans les cités (int. Armstrong), 2733; observ., 2947; poste rurale dans district de Central-Park, pétition à ce sujet (int. Cowan), 2738; transport des dépêches à Sainte-Philomène, Châteauguay (int. Monk), 2932.
 Rimouski: quai (sub.), 2701.
 Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk), 2463.
 Souris (Man.), directeur de la poste: rép. à quest. Schaffner, 2022.
 Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résolution, 2080.
 Postes: bureaux dans le comté de Peel: rép. à quest. Blain, 3221; itinéraire Ahmie-Harbour à Trout-Creek, rép. à quest. Arthurs, 3399; services des dépêches dans le comté de Middlesex, rép. à quest. Elson, 6437; aménagement du bureau de poste de Dartmouth, observ., 3442.
 Poste rurale dans Northumberland-est: réponse à la quest. Owen, 3681.
 Service des dépêches à la station de Sainte-Justine: réponse à la quest. Boyer, 3681.
 Wagons-poste: rép. à quest. Sproule, 3862.
 Timbres-poste du tricentenaire: rép. à quest. Perley, 3864.
 Postes: service des dépêches entre Campbellford et Brighton, réponse à la quest.

LEMIEUX, Hon. R.—*Suite*.

- Owen, 3680, 3865; dépôt d'un projet de résolution modifiant la loi des postes, 4018; dépôt d'un bill (n° 136) y relatif, 4486; observ. en comité gén., 6625.
- Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4135.
- Grève des houilleurs de l'Ouest: quest. G. Taylor, 4348.
- King, Mackenzie: mission en Chine, 4349.
- Postes: agents du service extérieur, dépôt d'un proj. de résol., 4018; discussion, 4468; dépôt d'un bill (n° 136), 4486.
- Service civil: dépôt d'un bill (n° 137), 4486; observ. en comité gén., 6637.
- Postes: courriers de chemin de fer, augmentation de salaires, rép. à quest. Boyce, 4455; receveur à Lévis, rép. à quest. Monk, 4884.
- McKenzie, Daniel: rép. à quest. Arthurs, 4887.
- Carson, George: rép. à quest. G. Taylor, 4916.
- Saint-Polycarpe, bureau de poste: rép. à quest. Lortie, 5149.
- Postes, factage dans les villes: rép. à quest., 5423.
- Caisses d'épargne postales, intérêt sur dépôt: rép. à quest. Macdonell 5152.
- Lac-Noir, receveur de la poste: rép. à quest. G. Taylor, 5152.
- Caisses d'épargne postales et nationales: rép. à quest. S. Sharpe, 5153.
- Transcontinental national, ouvriers sibériens employés aux travaux: rép. à quest. J. D. Taylor, 5154, 5248.
- Grève des mineurs de l'Ouest: rép. à quest. McCarthy, 5626.
- Postes, recettes de divers bureaux: rép. à quest. Edwards, 5919.
- Dépêches, service à Malagash: quest. Rhodes, 5925.
- Glace-Bay, levée des boîtes postales: quest. Maddin, 6064.
- Greenfield, bureau de la poste: quest. Fraser, 6065.
- Dépêches, transport entre Lorne-Valley et la station: quest. Fraser, 6066.
- Journée de travail: observ. 6237.
- Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7210.
- Poste rurale: quest. Armstrong, 6726.
- Souris, renvoi du receveur de la poste: observ. 7187.
- Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7087.
- Travail, création d'une département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7058.

LENNOX, Haughton, *Simcoe-sud*.

- Laine: brute, importation (int.), 156; nombre de filatures de laine au Canada, en 1896, et chaque année depuis; quantité de laine canadienne y employée (int.), 156.
- Agriculture: nombre de cultivateurs, argent placé dans les exploitations agricoles, valeur des produits de chaque année (int.), 157.
- Manufactures: industrie manufacturière au Canada (int.), 158.
- Marine et Pêcheries: enquête sur administration de ce département, personnes reconnues coupables d'avoir fraudé le gouv. (int.), 159.

LENNOX, H.—*Suite*.

- Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouv. avait été frustré (int.), 159, 173, 1239.
- Télégraphes et téléphones: enquête à ce sujet, en 1905, dépenses (int.), 160.
- Tuck: ex-juge en chef, démission (int.), 160.
- Main-d'œuvre étrangère: le gouv. va-t-il modifier la loi y relative? (int.), 173.
- Travaux publics: exécutés dans Bonaventure (int.), 173.
- Travaux publics: exécutés dans Bonaventure (int.), 181; (mot. pour doc.), 372.
- Chemin de fer transcontinental national: classification excessive, (int.), 186.
- Bassins de radoub: nouvelles subventions pour en encourager la construction (int.), 258, 505.
- Immigration: réglementation (int.), 261-262.
- Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents, lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer à ce sujet, (int.) 305; bill (n° 6), comité, 552; nombre d'accidents arrivés aux passages à niveau, (int.), 577; bill (n° 20), dommages, procédures, en comité, 814 et suiv.; passages à niveau: accidents, article du "Citizen" (observ.), 1178; passages à niveau, accidents (débat sur projet de résolution Lennox), 1257 et suiv.
- Presse associée: service des dépêches, dépenses (int.), 350.
- Immigration: de sujets britanniques, (int.), 505.
- Immigrants: dont on a empêché le débarquement (int.), 506.
- Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 781 et suiv.
- Cie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves; observations sur le proj. de loi (n° 24) la concernant, 1455.
- Origine du projet du Grand-Tronc-Pacifique: (quest.), 1648.
- Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652.
- Dawson: logement du commissaire du Yukon (sub.), 1685.
- Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1691.
- Edifices publics d'Ottawa (loyers, entretien) (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; parc du Major (sub.), 1695; enlèvement de la neige (sub.), 1697.
- Marine: comptabilité du département: question, 1830, 2026.
- Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1863.
- Banque de Vancouver: bill (n° 52), en comité, 2268 et suiv.
- Bonaventure: comté de (mot. pour doc.), 2341.
- Canal de la rivière Holland: évaluation des terres pour droit de passage (int.), 2739.
- Canal de la Trent: construction (sub.), 2001 et suiv.: 2190.
- Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pendant cinq ans, pour traverses à niveau (projet de résolution Graham), (débat), 2528 et suiv.
- Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2673.
- Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie de): bill (n° 42), en comité, 2177 et suiv.

LENNOX, H.—*Suite.*

- Chemin de fer transcontinental national: difficultés avec la commission du Transcontinental (int.), 2453.
- Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2251.
- Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company of Canada: bill (n° 51), en comité, 2721, 2876.
- Disraéli: quai, utilité (int.), 2920, 2981.
- Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans (observ.), débat, 2343 et suiv.
- Lainages: manufactures de Montréal devant fermer leurs portes (int.), 2738.
- Pembroke: traverse du chemin de fer: dépenses (int.), 2281.
- Ports et rivières (sub.): Nouvelle-Ecosse, 2236.
- Québec: pont sous-marin en remplacement du pont écroulé, projet (int.), 2452.
- Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int.), 2925.
- Tiffin (port d.), améliorations (sub.), 2233 et suiv.
- Passages à niveau sur le Grand-Tronc (quest.), 2019.
- Immigrants arrivés au Canada par voie indirecte (quest.), 2026.
- Transcontinental national (travaux sur la section est): mot. pour dépôt d'un état, 2032.
- Passages à niveau: demandes de renseignements, 2088.
- Intercolonial: voie accessoire à Moncton (sub.), 3095.
- Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3178 et suiv.; observ. sur mot. pour renvoi au comité des ordres permanents, 5715 et suiv.; observ. en comité général, 5759.
- Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3308; évaluation des terrains à exproprier (mot. pour dépôt de doc.), 3231; (quest.), 3440.
- Transcontinental: classification des travaux dans les lots B et F (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
- Lainages (observ. sur l'industrie des): 4355.
- Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4497.
- Observations sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
- Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4665.
- Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4692 et suiv.
- Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4713, 4762 et suiv.; 5567, 5642, 5661, 5843 et suiv., 6258.
- Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4783.
- Grey, F. M.: observ. en comité sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5138.
- Transcontinental national, classification: question, 5155.
- Aylen, J.: question, 5358.
- Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5458 et suiv., 5589 et suiv.
- Extradition: observ. en comité gén. sur bill (n° 149) y relatif, 5508.
- Cie de crédit et de fidécommiss la Prudential: observ. sur mot. de renvoi, 5764.
- Chemin de fer central: observ., 5996 et suiv.

LENNOX, H.—*Suite.*

- Chemins de fer: discussion gén. du bill (n° 106) y relatif, 6495.
- Parlement, toiture de l'aile neuve: quest. 7420.
- Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relatif, 6683 et suiv.
- Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Equity: disc. des articles du bill (n° 161) la concernant, 6952.
- Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7082.
- Code criminel: disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 6710, 6716, 7089.
- Service côtier et des phares, agences, loyers, etc. (sub.), 7230.
- Souris, renvoi du receveur de la poste: observ., 7191.
- Florence Mining Company: observ., 7260.

LEWIS, Edward Norman, *Huron-ouest.*

- Discours du trône: adresse en réponse (débat), 133.
- Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), 433.
- Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 589; bill (n° 60), modification, blessures causées par voitures automobiles, 1re l., 1003.
- Navires: lignes de charge des navires fréquentant les eaux du Canada: bill (n° 45), 1re l., 698.
- Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777; 2e l., 1042; comité et 3e l., 2182.
- Inspection des navires par l'Etat: dépôt d'un bill (n° 73) y relatif, 1393.
- Grand-Tronc-Pacifique: (embr. du) au lac Supérieur: disc. gén. du bill (n° 30) y relatif, 1441.
- Télégraphie sans fil à bord des navires: dépôt d'un bill (n° 74) y relatif, 1472.
- Armes offensives (port d'): dépôt d'un bill (n° 83) y relatif, 1816.
- Utilisation de la lumière du jour: dépôt d'un bill (n° 100) y relatif, 2632; observ., 3386; 2e l., 3668; renvoi au comité spécial, 3668.
- Hygiène des voyageurs: dépôt d'un bill (n° 111), 3555.
- Commerce: dépôt de la 2e partie du rapport annuel, 4154.

LOGGIE, William Stewart, *Northumberland (N.-B.).*

- Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 295 et suiv.
- Pêcheries: développement (mot. Sinclair), 533.
- Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résol. Emmerson), 2337; situation du réseau, exposé de l'h. M. Graham (débat), 2906 et suiv.
- Stations agricoles (établissement de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2054.
- Budget: discussion gén., 5232.
- Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5871.
- Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6205.

LORTIE, Joseph Arthur, *Soulanges*.

- Quai à Saint-Zotique et aux Cèdres: (quest.), 1479.
 Canal de Soulanges: (quest.), 1483.
 Forêt: comté de Soulanges, location (int.), 2739.
 Ile Soulanges: changement de nom (int.), 2917.
 Soulanges: quais (mot. pour le dépôt de doc.), 3230.
 Saint-Polycarpe, bureau de poste: quest., 5148.

LOW, Thomas A., *Renfrew-sud*.

- Lainages, industrie: observ., 4450.

MACDONALD, Edward Mortimer, *Pictou*.

- Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1959.
 Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2474.
 Cow-Bay: havre, amélioration (sub.), 2609.
 Immigration: domiciles et appointements des agents (mot. pour doc.), 2282.
 Travaux publics: entreprises de dragage (quest.), 3224.
 Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5140.
 Budget: discussion gén., 5250.
 Prince-Edouard (île du), état des communications: observ., 6783.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5857.
 Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7145.

MACDONELL, Angus Claude, *Toronto-sud*.

- Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet de conflits ouvriers (int.), 161.
 Elections fédérales: bill (n° 16) pour supprimer dépôt de \$200 et déclarer jour d'une élection générale jour de fête, 1re l., 166.
 Toronto: cession de la propriété dite Garrison Common (int.), 190; achat de nouvelles casernes (int.), 191; nouveau bureau de poste (int.), 354; travaux du port, retard dans le paiement du salaire des ouvriers (int.), 573.
 Statuts: impression, retard (int.), 191.
 Terres fédérales: le gouv. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (int.), 192.
 Assurances: commission des témoignages des actuaire anglais pas inclus dans rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (int.), 254.
 Banques: dans quelles banques le gouv. fait-il ses dépôts? (int.), 257.
 Intercolonial: commis aux marchandises, la décision de la commission d'enquête à leur sujet a-t-elle été acceptée par le gouv.? (int.), 258.
 Postes: mandats-poste et bons de poste, émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (int.), 1311.
 Compagnie dite London and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company of Canada: institution civile, bill (n° 27), 1re l., 304.
 Electricité: exportation d'énergie électrique (int.), 364.

MACDONELL, A. C.—*Suite*.

- Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre (int.), 371.
 Frontières: interprovinciales, décision du gouv. à ce sujet (int.), 1134.
 Frappe de numéraire à la Monnaie (quest.), 1480.
 Immigrants arrivés au cours du présent exercice (quest.), 1483.
 Toronto: salle d'exercice, installations supplémentaires (sub.), 1589; observatoire météorologique de (sub.), 1590; bâtiments militaires, magasin (sub.), 1590.
 Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1797.
 Banques (loi des): question, 1833.
 Ottawa: Monnaie royale, raffinerie, maison du gardien, etc. (sub.), 3388.
 Brevets: L'Armorial Explosives, bill (n° 93), 1re l., 2238; 2e l., 2880.
 Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham, débat, 2523.
 Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company: bill (n° 27), comité et 3e l., 2268.
 Compagnie dite Prudential Trust Company: bill (n° 91), 1re l., 2131; 2e l., 2725.
 Toronto: améliorations du port (sub.), 3507.
 Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif; 4186 et suiv.
 Postes: agents des services ext. (observ.), 4478.
 Caisses d'épargne postales, intérêt sur dépôts: quest., 5152.
 Traité franco-canadien: quest. 5152.
 Croix Rouge: dépôt d'un bill (HH), 5246.
 Compagnie d'assurance L'Equity: dépôt d'un bill (JJ), 5246.
 Monument à Alex. Muir: quest., 5357.
 Eaux frontières: observ., 6941.
 Compagnie d'assurance contre l'incendie L'Equity: disc. des articles du bill (n° 161) la concernant. 6953.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 5631, 5657, 5673; 6265 et suiv.
 Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 5856.
 Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6520; 6609.
 Traité relatif aux eaux frontières: quest., 6604.
 Postes: observ. en comité gén sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6627.

MACLEAN, Alexander K., *Lunenburg*.

- Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin, (débat sur mot. Borden), 389.
 Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 520.
 Travaux publics: commissions (débat sur mot. Reid), 602 et suiv.
 Traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du Nouveau-Brunswick (observ. sur int. Daniel), 1315.
 Bridgewater: édifice public (sub.), 1356 et suiv.
 Observations sur les expériences de la tourbe combustible par le département des Mines, 1586.

- MACLEAN, A. K.—*Suite*.
 Téléphones: disc. d'un proj. de résol. relatif aux tarifs, 1875.
 Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2478 et suiv.
 Chambre des communes: ascenseurs, pas sûrs, devraient être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
 Comités: travaux, étude des rapports des ministres, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2140.
 Victoria: port, améliorations (sub.), 2235.
 Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3232.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4024.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4660.
- MACLEAN, William Findlay, *York-sud*, (O.).
 Chemin de fer canadien du Pacifique: nouvelles actions (observ.), débat, 438 et suiv.; 823 et suiv.; (int.), 930.
 Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 475.
 Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 487.
 Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 518.
 Chemins de fer canadiens: (observ.), débat, 660 et suiv.
 Travail: ministère, enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 693.
 Animaux: maladies contagieuses (bill n° 18), comité, 795 et suiv.
 Téléphones: compagnies, réglementation par commission des chemins de fer (int.), 1131.
 Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1396.
 Service des phares, agences, loyers, etc. (sub.), 7229.
 Grand-Tronc-Pacifique (embranchements du) au lac Supérieur: disc. gén. du proj. de loi (n° 30) y relatif, 1442; observ. sur un prêt de l'Etat, 3818 et suiv.; observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5547, 5599.
 Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1802.
 Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts pour les voyageurs, 3080 et suiv.
 Chemin de fer Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité gén., 3334.
 Smith, John Dennison: observ. en comité général sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.
- MAGRATH, Charles Alexander, *Medicine-Hat*.
 Douanes: dépenses casuelles (sub.), 630.
 Chemin de fer canadien de l'Ouest: bill (n° 11), comité, 1041.
 Indiens (sub.): bestiaux, 1060 et suiv.
 Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1094.
 Rivière Niagara: volume d'eau s'écoulant par les chutes (int.), 1133.
 Aylwin, Francis Percival: demande de terrain dans l'Alberta (mot. pour doc.), 1255.
 Chemin de fer: chartes accordées depuis 1er janvier 1900 (mot. pour doc.), 1256.
- MAGRATH, C. A.—*Suite*.
 Edifice public à Lethbridge (sub.), 1639 et suiv.
 Stations agricoles (établissement de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2051.
 Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2266.
 Hand-Mills, Ala., bureau de poste, établissement (mot. pour doc.), 2284.
 Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill n° 56, 3200.
 Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3252.
 Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3874.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5656.
 Eaux frontières: observ., 6908.
- MADDIN, James William, *Cap-Breton-sud*.
 Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 531.
 Brophy: receveur de la poste, (int.), 1251.
 Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359.
 New-Glasgow: édifice public (sub.), 1362.
 Commissions illicites: disc. du projet (n° 31) y relatif, 1568.
 Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1766.
 Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1806.
 Miner, Bill: observ. sur évasion, 1977.
 Equipage du vapeur "Stanley": (mot. pour dépôt de doc.), 2030.
 Intercolonial: déviation de la ligne de Sydney Mines à River-George (sub.), 3107 et suiv.
 Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub.), 2603 et suiv.
 Ile Flint, signal de brume: quest., 5922.
 Garde-pêche de Victoria: quest., 5922.
 Glace-Bay, levée des boîtes postales: quest., 6064; bureau de la poste: quest., 5921; feux de direction: quest., 5921.
 Toronto: améliorations au port (sub.), 3158.
 Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3845.
 Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3950.
 Budget: disc. gén., 5194.
 Vapeurs de l'Etat, le "Zaïdes" et le "Gladitor": quest., 5916.
 Pêcheries du Cap-Breton: quest., 5916.
 Intercolonial (réseau de), recettes au Cap-Breton: quest., 5917.
 Cap-Breton-sud, élection: quest., 5921.
 McRae, Hector: quest., 7117.
 Vapeur: service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7254.
 Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7083.
 Code criminel: disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 6717, 7093.
 Service météorologique (sub.), 7255.
 Inverness, travaux du port: quest., 6721.
 Service côtier et des phares: agences, loyers, etc. (sub.), 7237.
- MARCIL, Hon. Charles, (Orateur), *Bonaventure*.
 Orateur, élection (remerciements), 6.
 Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 8-9; budget, 344.
 Discours du trône: 9.
 Bibliothèque du Parlement: rapport des bibliothécaires, (dépôt), 13.

MARCIL, Hon. C.—*Suite.*

- Sloan, William: député de Comox-Atlin, démission (avis), 15.
 Dragage: contrat McAvity et Moyes, (déc. sur int. Lennox), 159, 1239.
 Carleton: vacance du siège de ce comté, (émission d'un nouveau bref d'élection), 166.
 Commission d'économie interne: institution, 167.
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions cachetées, débat sur mot. Reid (décision), 286 et suiv.; 602.
 Chemins de fer: passage à niveau, loi pour prévenir accidents (déc., débat sur int. Edwards), 294, 298.
 Chambre des communes: comité du restaurant, sénateurs membres de ce comité (message du Sénat), 398.
 Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: (observ. sur explication au sujet d'un fait personnel par M. Sproule), 1178.
 Elections: l'h. M. Templeman, élu dans le comté de Comox-Atlin, certificat de son élection, 1303.
 Commission des chemins de fer: nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples), déc., 2780, 2816.
 Députés nouveaux: M. Congdon (Yukon), 2238.
 Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), déc., 2920.
 Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), déc., 3035.
 Employés de la Chambre des communes, classification, erreur (explic.), 2634.
 Kingston: travaux publics, coût (déc.), 2637 et suiv.
 Messages de Son Excellence: convention complémentaire entre le Canada et la France, 2270; budget supplémentaire, 2746.
 Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ.), 2458 et suiv.
 Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3319.
 Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3465.
 Marine et Pêcheries: intervention dans la disc. de l'int. sur la gestion du départ., 4066 et suiv.
 Transcontinental: sous-adjudicataires en Colombie-Anglaise, observ., 4158.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4486 et suiv., 4531 et suiv.
 Observation sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
 Chemin de fer central: observ., 5932 et suiv.
 Cie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3216; sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5737 et suiv.
 Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6422; traitements (sub.), 7107.

MARSHALL, David, *Elgin-est.*

- Port-Stanley: jetée (int.), 361.
 Douanes: dépenses casuelles (sub.), 633 et suiv.
 Port-Bruce: port, travaux (int.), 863.

MARSHALL, D.—*Suite.*

- Conserves (fabriques de), inspecteurs (int.), 867.
 Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1617.
 Causes devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
 Port-Stanley: construction d'une arrête (sub.), 3152.

MARTIN, William Melville, *Regina.*

- Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2810; amend., 2812; adopté, 2823.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2353.
 Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3837.
 Elévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4250.

MARTIN, Méric, *Sainte-Marie, Montréal.*

- Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.), 847.
 Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1378 et suiv.

MEIGHEN, Arthur, *Portage-la-Prairie.*

- Rivière Assiniboine: redressement de son cours (int.), 498.
 Douanes: dépenses casuelles (sub.), 620.
 Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de le construire (mot. pour doc.), 727, 1113.
 Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 946 et suiv.; du Manitoba, (sub.), 970 et suiv.
 Miner, Bill: évasion (int.), 1247.
 Joliette: salle d'armes (sub.), 1366.
 Glencoe: édifice public (sub.), 1456.
 Edifice public à Dauphin (sub.), 1632.
 Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1799.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2805.
 Compagnie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3179 et suiv.; sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5733.
 Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 4013, 4018.
 Compagnie de force Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5665.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5900.

MICHAUD, Pius, *Victoria (N.-B.).*

- Rivière Allegash, diversion des eaux: discussion d'une mot. y relative, 3258.

MIDDLEBRO, William Sora, *Grey-nord.*

- Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 222 et suiv.
 Owen-Sound: hôtel des postes (int.), 259.
 Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 2e l., 821.

- MIDDLEBRO, W. S.—*Suite*
 Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
 Pénitencier de la Colombie-Anglaise: (sub.), 999.
 Chemins de fer: milles construits, de 1888 à 1908 (int.), 1135; passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1296.
 Dragueur "Richelieu": renvoi de son capitaine (int.), 1250.
 Rivière Richelieu: améliorations, bureau établi à cette fin (int.), 1251.
 Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1350.
 Halifax: édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
 Édifices publics à Ottawa: chauffage (sub.), 1693; chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705.
 Édifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706.
 Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1766.
 Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1804.
 Immigrants (rapatriement des): (quest.), 2086.
 Toronto: améliorations au port (sub.), 3157.
 Meaford: amélioration du port (sub.), 3502.
 Owen-Sound: dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.
 Dragage dans les prov. d'Ontario et de Québec (sub.), 3540.
 Vétérans de 1866-1867: récompenses (quest.), 3678.
 Défense navale: observ., 3732.
 Grand-Tronc (cie du): émission d'actions (quest.), 1361.
 Grand-T.-Pacifique: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4300; travaux sur la section du lac Supérieur, quest., 4520; négociations d'un prêt, quest., 4524.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4721 et suiv.
 Milice, dépenses, quest., 4882.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5535 et suiv.; 5595 et suiv.; 5652, 5887.
 Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7205.
- MILLER, Henry Horton, *Grey-sud*.
 Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 298 et suiv.
 Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 475.
 Travaux publics: soumissions, comment procéder à ce sujet (débat sur mot. Reid), 599 et suiv.
 Alcool de bois (achat d'): quest., 1475.
 Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résolution, 1531.
 Assurances: bill (n° 42) de la session 1907-1908, représentations, etc., à ce sujet, dépôt (mot.), 2630.
 Compagnie dite Royal Casualty and Security Company: bill (n° 51), comité, 2878.
 Budget: discussion gén., 5100.
 Assurance: disc. d'un proj. de résolution, 7024; disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134.
- MILLER, H. H.—*Suite*.
 Bill (n° 105) relatif aux transport par eau, 7107.
- MOLLOY, John Patrick, *Provencher*.
 Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) comité, 811.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2800.
 Terres marécageuses: retour à l'Etat (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
 Budget: discussion générale, 5320.
- MONK, Frederick Debartzch, *Jacques-Cartier*.
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 205 et suiv.
 Travail: ministère, enquête au sujet de différends industriels (sub.), 691.
 Saint-Jean, P.Q.: terrains militaires, loués (int.), 708.
 Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul (int.), 709; pénitencier de Kingston (sub.), 949 et suiv.
 Immeuble Lindsay: achat par le gouvernement (int.), 717.
 Compagnie dite Capital Supply Company of Canada, formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, employé du govvt. en qualité de peintre et de messager, ne devrait pas en faire partie (int.), 720.
 Archives: (sub.), 728 et suiv.
 Annuaire statistique: (sub.), 728 et suiv.
 Service civil: commission, appointements, (sub.), 743 et suiv.
 Postes: appointements (sub.), 763.
 Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 833 et suiv.
 Pointe-aux-Trembles: quai, construction (int.), 863.
 Immigration: et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 887.
 Montréal: station postale de la partie est (sub.), 1376 et suiv.
 Dr Rutherford: quest. le concernant, 1821.
 Cie du chem. de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén., bill (n° 44) y relatif, 1965, 1976; observ. sur proposition d'amend. de M. Nantel exigeant l'impression des lettres de voiture dans les deux langues, 2176.
 Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2077.
 Immigration: disc. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 2123, 4652, 5484, 6462; agents en Canada (quest.), 4212.
 Négociations commerciales avec l'Allemagne, quest., 4354.
 Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2480.
 Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles (observ. sur mot. Laurier), 2130.
 Clarke-City: quai (sub.), 3055.
 Cie dite Royal Casualty and Security Coy: bill (n° 51), comité, 2879.
 Dépêches: transport à Sainte-Philomène, Châteauguay (int.), 2932.
 Elections: Saint-Jean et Iberville, réclamations (int.), 2928; élections différées, débat sur projet de résolution Burrell), 3008 et suiv.
 Fagin, Thomas: emploi, 2276.
 Paiements à Ernest Boivin et A. Desbiens (int.), 2919.

MONK, F. D.—*Suite.*

- Représentation proportionnelle: projet de résolution (débat), 2746 et suiv.
 Rivière Richelieu: travaux (int.), 2982.
 Saint-Jean (P.Q.): dragons canadiens, approvisionnements (int.), 2928; quai, dépenses (int.), 2929; travaux dans le port, à qui adjugés? (int.), 2931; travaux d'amélioration (int.), 2982.
 Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ.), débat, 2455 et suiv.
 Traduction des lois: titres non traduits, en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2135.
 Tarif douanier, modification y relative, 4354.
 Rivière St-Pierre: interp. sur le régime des eaux, 4461.
 Postes: agents du service ext.: observ., 4477.
 Lévis, maître de poste: quest., 4884.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5411; observ. en comité gén., 5457.
 Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5486.
 Smith, John Dennison: observ. en comité gén. sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.
 Chemin de fer de l'Est du Saint-Maurice: disc. gén. du bill (n° 176) y relatif, 6389.
 Chambre des communes: classement du personnel, 6426.
 Terres fédérales, gestion (sub.), 6587.
 Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6609.
 Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6626.
 Ressources naturelles: disc. du projet de résolution y relatif, 6679 et suiv.
 Code criminel: disc. gén. du bill (n° 148) 6699.
 Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul: quest., 6722.
 Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7363, 7378.
- MURPHY, Hon. Charles, *Russell.*
 Secrétariat d'Etat: rapport (dépôt), 15.
 Naturalisation: bill (n° 5) exigeant preuve de l'honorabilité de celui qui veut se faire naturaliser, 1re l., 96; 2e l., 398.
 Employés: nommés depuis 1908 (rép. à int. Foster), 148.
 Service civil: réorganisation (rép. à int. Foster), 148; commission du service civil: appointements (sub.), 743; augmentations d'appointements (débat sur projet de rés. Fisher), 1198.
 Statuts: impression, retard (rép. à int. Macdonell), 191.
 Listes électorales: coût (rép. à int. Boyce), 358.
 Marine et Pêcheries: enquête Cassels, impression des dépositions (rép. à int. Borden), 423, 577, 667.
 Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 484, 487.
 Election: de Comox-Atlin, émission des brefs (rép. à int. Burrell), 718.
 Compagnie dite Capital Supply Company of Canada: formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, employé du Gouvernement en qualité de peintre et de messager, ne devrait pas en faire partie (rép. à int. Monk), 720.

MURPHY, Hon. C.—*Suite.*

- Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 849 et suiv.
 Tuberculose: congrès international à ce sujet à Washington, le Gouvernement y a-t-il envoyé des représentants? (rép. à int. Perley), 1251.
 Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise: commission royale à ce sujet (rép. à int. Taylor), 1312.
 Traduction française des bulletins du recensement et statistiques: quest. Boyer, 1483.
 Fonctionnaires du dépt. de l'Agriculture: quest. Foster, 1487.
 Secrétaire du scrutin à Vancouver: quest. Cowan, 1497.
 Personnel du serv. civil: quest. Turriff, 1046.
 Débats: coût de leur impression: quest. Boyer, 1821; personnel des traducteurs: quest. Boyer, 1822.
 Humboldt: comptes électoraux: quest. Lake, 1833.
 Affaires extérieures: dépôt d'un proj. de rés. créant ce départ., 1917; disc. en comité gén., 2089; dépôt d'un proj. de loi (n° 90), 2121; 2e l., et observ. en comité gén., 4711.
 Vote (bureaux de): quest. Elson, 3437.
 Foran, Wm: quest. au sujet de son successeur, 3557.
 Correspondance étrangère du Gouvernement: rép. à quest. Currie, 4209.
 Compagnie d'imprimerie Logberg: dépôt de doc., 4265.
 Cap-Breton-sud, élection: quest. Maddin, 5921.
 Imprimerie de la commission du service civil (sub.).
- McALISTER, Duncan H., *King-et-Albert.*
 Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards, 293 et suiv.
 Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1162.
 Saint-Jean (fleuve): levés entre Frederickton et Woodstock (sub.), 1735.
 Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1813.
 Intercolonial, location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2331.
 Westmoreland, juge de la cour de comté: quest., 5153.
- McCALL, Alexander, *Norfolk.*
 Canal Welland: coût (int.), 2276.
 Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3524.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5433.
- McCARTHY, Maitland Stewart, *Calgary.*
 Chemins de fer dans l'Alberta, subventions (int.), 712.
 "Opportunities in Canada": Combien d'employés de ce livre a-t-on fait publier? (int.), 713; éditeurs de ce livre (int.), 2280.
 Gendarmerie à cheval: caserne à Calgary, emplacement (int.), 864.
 Arpentage sur la Saskatchewan du Nord (int.), 916.
 Pisciculture: établissement à Banff, (nt.), 917.
 Ch. de fer de l'Alberta et de la Saskat.: longueur de la ligne (quest.), 3223.

- McCARTHY, M. S.—*Suite*.
 Postes: distribution rurale dans l'Alberta (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
 Grève des mineurs de l'Ouest: quest., 5626.
 Terres fédérales, gestion (sub.), 6594, 6597.
 Terrains d'écoles: quest., 7418.
- McCOIG, Archibald Blake, *Kent-ouest*.
 Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2061.
 Pores abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int.), 2919.
- McCOLL, John B., *Northumberland-ouest (O.)*.
 Pénitenciers: pénitencier du Manitoba (sub.), 971.
- McCRANEY, George Ewan, *Saskatoon*.
 Chemin de fer canadien de l'Ouest: compagnie du, bill (n° 11), 1re l., 166.
 Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), 1re l., 304; en comité, 2248.
 Terres fédérales: octroi au chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (int.), 495.
 Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle: avis d'un bill pour prolonger délai relatif au parachèvement de voies (mot. pour adop. du 1er rapport du comité des ordres permanents, à ce sujet), 2237.
 Lainages, industrie: observ., 4439.
- McGIVERIN, Harold Buchanan, *Ottawa*.
 Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 336 et suiv.; commission du service civil, appointements (sub.), 417 et suiv.
 Employés publics: traitement (débat sur observ. Foster), 2591.
- McINTYRE, Gilbert H., (Orateur spléant), *Perth-sud*.
 Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), décision, 429.
 Pêcheries: développement (mot. Sinclair), débat, 547.
 Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 597.
 Travaux publics: soumissions (débat sur mot. Reid), déc., 601.
 Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), déc., 990.
 Cow-Bay: havre (sub.), déc., 2613.
 Milice (sub.): appointements, (observ.), 2436.
 Cie du chemin de fer de St-Mary à l'Ouest d'Ontario: dépôt d'un bill (n° 70), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
 Intercolonial: réclamations (sub.), 3096.
 Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3183 et suiv.
 Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill (n° 79), 3215.
 Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén., sur le bill (n° 81) y relatif, 4168.
 Engrais agricoles: observ. en comité général sur le bill (n° 110) y relatif, 4695.
 Cie de force motrice d'Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4714 et suiv.
- McINTYRE, Wilbert, *Strathcona*.
 Chemin de fer central d'Alberta (compagnie du): bill (n° 23), 1re l., 303.
 Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (compagnie du): bill (n° 24), 1re l., 304; observ., 1438.
 Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie: bill (n° 46) pour en changer le nom, 1re l., 777; 2e l., 1042.
 Chemin de fer central du Pacifique-ud: bill (n° 36), 1re l., 491; 2e l., 820; en comité, 2182.
 Chemin de fer d'Alsek au Yukon: dépôt d'un bill (n° 68), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
 Chemin de fer d'Athabaska: dépôt d'un bill (n° 68), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
 Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1425.
 Chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), 2e l., 2269.
 Chemin de fer Pacifique-Canadien: dépôt d'un bill (n° 79), 1742; disc. en comité gén., 3329.
 Lainages (industrie des): observ., 4385.
- McKENZIE, Daniel D., *Cap-Breton-nord*.
 Pêcheries: développement, en comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 527.
 Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1105 et suiv.
 Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1197.
 Payne, John L.: quest. le concernant, 1827.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1981.
 Annapolis: port, brise-glaces (sub.), 2496.
 Drague "Northumberland" inscription de ses employés sur liste électorale (observ. sur int. Rhodes), 2539.
 Intercolonial: déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3109; approvisionnement d'eau (sub.), 3119.
 Houille: marché national (disc. d'un projet de résol.), 3264.
 Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4194.
 Paquebots: service entre la France et le Canada: observ. en comité gén. sur un projet de résol., 4682.
 Expropriation de terrains pour les chemins de fer: quest., 5053.
 Budget: disc. gén., 5283 et suiv.
- McLEAN, Hugh Havelock, *Sunbury-et-Queen*.
 Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company: bill (n° 51), 1re l., 778; 2e l., 1042; en comité, 2724 et suiv.
 Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1728.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6208.
 Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7142.
- McLEAN, Murdo Young, *Huron-sud*.
 Budget: discussion gén., 5157.

NANTEL, Wilfrid Bruno, *Terrebonne.*

- Chemins de fer: bill (n° 6), comité, 553.
 Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 594.
 Agriculture: ministère, appointements (sub.), 681 et suiv.
 Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 807 et suiv.
 Chemins de fer: bill (n° 54) pour modifier la loi des chemins de fer, articles 252, 253 et 254, 1re l., 858.
 Immigration et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 898.
 Chemin de fer Canadian, Liverpool et Western (compagnie du) institution civile: bill (n° 44), en comité, 1791, 1962; impression des lettres de voiture dans les deux langues (amend.), 2176, 2248.
 Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2665 et suiv.
 Budget: discussion gén., 5031.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: dsc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5417, 5424.
 Chemins de fer: dépôt d'un amendement au bill (n° 106) y relatif, 6608.
 Traitement des juges: observ., 6796.

NEELY, Davis Bradley (*Humboldt*).

- Chemin de fer Prince Albert and Hudson Bay: bill (n° 62), institution civile, 1re l., 1178; en comité, 2624, 2680 et suiv.
 Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2802.
 Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité gén., 3330.
 Observations sur un article du "Toronto World", 4160.
 Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité sur le bill (n° 81) y relatif, 4161; disc. des modifications du Sénat, 6378.
 Élévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4241.
 Budget: discussion gén., 5207.

NESBITT, Edward Walter, *Oxford-nord.*

- Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1526.
 Marchandises: transport par eau, bill (n° 16), 1re l., 2825.
 Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4178.
 Budget: discussion générale, 5055.
 Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au com. du règlement, 5756.
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 236.

NORTHROP, William Borton, *Hastings-est.*

- Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc. (int.), 256, 347, 577, 1490.
 Chemin de fer de Madoc à Eldorado: remise en exploitation (int.), 256.
 Chemins de fer: bill (n° 39) pour modifier la loi des, afin d'accorder nouveaux pouvoirs à la commission des chemins de fer, 1re l., 491.
 Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1098 et suiv.
 Vautelet, H. E.: honoraires (quest.), 1491.

NORTHROP, W. B.—*Suite.*

- Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1946.
 Employés publics: traitement (débat sur observ. Foster), 2588 et suiv.
 Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56) la concernant, 3201.
 Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3821; observ. en comité général sur le bill (n° 128) y relatif, 5539.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4502, 4605.
 Chemins de fer: observ. en comité général sur le bill (n° 106) y relatif, 6511.

OLIVER, Hon. Frank, *Edmonton.*

- Affaires indiennes: département, rapport, (dépôt), 15; appointements et dépenses casuelles, (sub.), 1024 et suiv., 1029.
 Terres fédérales bill (n° 8) pour modifier loi, concernant erreur de mise en pages, 1re l., 97; 2e l. et comité, 398 et suiv.; terres vendues pour gares du G.T.P. etc., (int. Foster), 149; octroi de terres au che de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (rép. à int. McCraney), 495; homesteads et préemptions concédés, entre 1er avril et 31 décembre 1908 (rép. à int. Ames), 509; un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homestead? (rép. à int. Herron), 1138; nombre d'acres concédés au Nord-Ouest, à titre de homesteads et de préemptions, (rép. à int. Hughes), 1245; terrains houillers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (rép. à int. Lake), 1250; bill (n° 64) pour corriger erreur dans bill adopté l'an dernier, 1re l., 1303.
 Guerre sud-africaine: scriptions délivrés aux volontaires, (int. Foster), 149; (rép. à int. Sharpe), 570, (rép. à int. Hughes), 1244.
 Grains de semence: combien dépensé pour en acheter? (int. Foster), 150.
 Higgs: jeune immigrant renvoyé de Moncton aux États-Unis, (rép. à int. Taylor), 153.
 Immigration: bill (n° 17) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; réglementation de l'immigration (rép. à int. Lennox), 262; immigration de sujets britanniques (rép. à int. Lennox), 505; primes en 1907-1908 (rép. à int. Paquet), 714; agents en France (rép. à int. Paquet), 715.
 Immigrants: dont on a empêché le débarquement (rép. à int. Lennox), 506; immigrants rapatriés, etc. (rép. à int. Paquet), 714; immigrants arrivés de différents pays, en 1907-1908 (rép. à int. Paquet), 715.
 Montagne du Dauphin: réserve forestière, compensation aux squatters (rép. à int. Roche), 559.
 Lac du Bonnet: pêche de l'esturgeon, conditions favorables (rép. à int. Bradbury), 559.
 Intérieur: ministère, appointements des employés (rép. à int. Foster), 561, 1124; rapport (dépôt), 1076.
 Réserve indienne de Rama: fonds terres en fidéicommiss par le gouv. pour le compte des Indiens de cette réserve, total (rép. à int. Sharpe), 572.
 Rama: township, chemins et ponts (rép. à int. Sharpe), 713.
 Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention (rép. à int. Paquet), 714.

OLIVER, Hon. F.—*Suite.*

- Province de Québec: brochure publiée à son sujet (rép. à int. Paquet), 715.
 Réserve indienne de Nipissingue: vente (rép. à int. Gordon), 720.
 Arpentage: sur la Saskatchewan du nord (rép. à int. McCarthy), 916.
 Indiens (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029-1030, 1043; arpentages sur terres indiennes, 1043-1070; aide à l'agriculture, 1047; frais judiciaires, 1047; rentes et administration, 1052; secours, grains de semence, soins médicaux, appointements, 1052-1053; rentes, instruments aratoires, outils, bestiaux, 1056-1059; provisions pour Indiens nécessiteux, moulin à farine et scierie, dépenses générales, 1065-1071; appointements et secours, 1201; arpentage des réserves, 1207, 1210; écoles, 1204; au Yukon, 1223; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1223; secours aux Indiens indigents dans les districts éloignés, 1231.
 Compagnie dite North Atlantic Trading Company: paiements à elle faits (rép. à int. McCarthy), 1131.
 Banff: conduites et distributions d'eau, et égouts (sub.), 1236.
 Hot-Springs, près Banff: chemins, ponts et autres travaux (sub.), 1235-1236.
 Hope, Geo. D.: comptable, appointements (sub.), 1235.
 Judge, H. A., détective: quest. Beattie, 1478.
 Steamers du dpt. des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg: quest. Bradbury, 1482.
 Immigrants arrivés au cours du présent exercice: quest. Macdonell, 1483; arrivés par voie indirecte, quest. Lennox, 2026.
 Agents d'immigration (paiements aux): quest. Wilson, Uriah, 1484.
 Criminels déportés au Canada: quest. Herron, 1486.
 Inspecteurs des immigrants: quest. Herron, 1486.
 Primes d'immigration à des sociétés: quest. Lancaster, 1486.
 Primes aux agents d'immigration: quest. Chisholm, 1487.
 Réserve indienne à Caughwaga: quest. Boyce, 1489.
 Agent d'immigration en France: quest. Ecrement, 1494.
 Griffith, William: quest. G. Taylor, 1494.
 Squatters à la montagne à la Tortue: quest. Schaffner, 1497.
 Blé de semence pour la Saskatchewan et l'Alberta: quest. Sharpe, 1499.
 Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta: quest. Sharpe, 1499.
 Terres publiques de la zone des chemins de fer: quest. Goodeve, 1828.
 Orientaux en Colombie-Anglaise: quest. Ralph Smith, 2027.
 Réserve indienne de Kitsilano: quest. Cowan, 2084.
 Arpentage exécuté par M. Vaughan (mot. Bradbury pour doc.), 2247.
 Bell, Charles F.: destitution (int. Foster), 2454.
 Bois: permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int. Campbell), 2740.

OLIVER, Hon. F.—*Suite.*

- Charbon extrait de l'Alberta, droits (int. Herron), 2736.
 Employés publics: destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward, etc. (int. Blain), 2514.
 Foley, T. P., emploi (int. Lake), 2452.
 Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2345, 2354 et suiv.; nombre de certificats émis (int. Edawrds), 2983.
 Immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l'"Evening Telegram" (int. Russell), 2467; immigrants recrutés en Allemagne, catholiques seulement (int. Sproule), 2826.
 Immigration: impressions et annonces (int. Wilson), 2515.
 Lac-Fairy: réserve, location (int. Jameson), 2981.
 "Opportunités in Canada, 1909": qui sont les éditeurs de ce livre? (int. McCarthy), 2280.
 Terres fédérales: échange de terrains dans la ville de Brandon (int. Staples), 2453; terres non encore vendues au Nord-Ouest (int. Chisholm), 2508; irrigation de certaines terres (int. Campbell), 2514.
 Villes canadiennes: latitude et longitude (int. Paquet), 2512.
 Watson, R. J.: emploi (int. Sexsmith), 2280.
 Immigrants (rapatriement des): quest. Monk, 2086.
 Immigration (n° 17), 2e l., 2121; observ., 4652.
 Terres fédérales: disc. d'un amendement du Sénat au bill (n° 8) modifiant la loi des terres fédérales, 3079; rép. à quest. Herron, 3376.
 Service géodésique du Canada: disc. d'une mot. y relative, 3245.
 Homesteads à l'Ouest du lac Winnipeg: quest. Bradbury, 3438.
 Cartes du Dominion et du Nord-Ouest: frais d'impression (sub.), 3666.
 Brewster, M., quest. Worthington, 3684.
 Pâturage, concessions: quest. Herron, 3916.
 Immigration, primes: quest. Verville, 3918.
 Bérubé (abbé): quest. Paquet, 4208.
 Immigration, agents en Canada: quest. Paquet, 4211.
 Îles de la baie Georgienne: quest. Wright, 4213.
 Brochure "Glimpses of Northwestern Canada": quest. Ames, 4888.
 Patentes sur des terrains: quest. Staples, 5156.
 Immigration: observ. sur le bill (n° 17) y relatif, 5485; observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6476.
 Yukon, ordonnances: dépôt d'un projet de résol. y relatif, 6188.
 Fort Walden, vente: quest. Currie, 6392.
 Intérieur (départ.), traitements et dépenses casuelles (sub.), 6558; services techniques (sub.), 6575.
 Yukon, services administratifs (sub.), 6534.
 Terres fédérales, gestion (sub.), 6585; 6597.
 Etudes hydrographiques (sub.), 6595.
 Intérieur, traitements des services extérieurs (sub.), 6596; frais de publicité (sub.), 6596.
 Concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain: quest. Daniel, 6722.
 Concession Mackrie: quest. Wallace, 6723.

OLIVER, Hon. F.—*Suite.*

- Permis de pêche: quest. Smith, 6725.
 Ile de la baie Rutherford: quest. Smyth, 6725.
 Réserve des Gens du Sang: quest. Wallace, 7118.
 Réserve du Parc (sub.), 7333.
 Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7359.
 Hôpitaux à Winnipeg et à Saint-Boniface, (sub.), 7380.
 Terrains d'école: quest. McCarthy, 7418.
 Yukon, ordonnances: disc. d'un projet de résolution, 7421.

OSLER, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*

- Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 835 et suiv.
 Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1351 et suiv.
 Amherst, édifice public, (sub.), 1354.
 Bâtiments militaires de Toronto: magasin, (sub.), 1591.
 Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1630.
 Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3324.

OWEN, Charles Lewis, *Northumberland-est, (O.).*

- Chemins de fer: bill (n° 21), modification de la loi, au sujet des chutes d'eau, comité, 1184.
 Chemin de fer transcontinental national: prix de la section de Moncton à Winnipeg (int.), 2518, 2636.
 Meaford: amélioration du port (sub.), 3503.
 Postes: service des édifices entre Campbellford et Brighton (quest.), 3680, 3865.
 Poste rurale dans Northumberland-est (question), 3681.
 Lainages (industrie des): observ., 4382.

PAPINEAU, Louis J., *Beauharnois.*

- Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2017.

PAQUET, Eugène, *L'Islet.*

- Fermes expérimentales: établies depuis 1er janvier 1908; le gouv't. se propose-t-il d'en établir une dans le district de Québec? (int.), 163.
 Steamer "Montcalm": équipage, service, coût (int.), 173; travail au Cap-Rouge, (int.), 346; nouvel ingénieur (int.), 576.
 Lévis: bassin de radoub, insuffisant (int.), 194.
 Travail: département, transformation en ministère pendant la présente session (int.), 194.
 Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec, pétitions à cette fin (int.), 260.
 Chambre des communes: commis et messagers nommés depuis 1880 (mot. pour doc.), 548.
 Expositions: subventionnées en 1908 (int.), 572.
 Immigrants: rapatriés, etc., en 1907-1908, etc. (int.), 714; immigrants, arrivés de différents pays en 1907-1908? (int.), 715.
 Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention (int.), 714.
 Immigration: primes en 1907-1908 (int.), 714; agents en France (int.), 714; immigration et rapatriement (mot.), débat, 872 et suiv.

PAQUET, E.—*Suite.*

- Province de Québec: brochure publiée à son sujet par le ministère de l'Intérieur (int.), 715.
 Archives: (sub.), 725 et suiv.
 Annuaire statistique: (sub.), 741.
 Stations agricoles: disc. d'un proj. de résolution, 2048.
 Traduction des lois: titres non traduits en français (observ.), débat, 2132; traduction française au ministère de l'Agriculture (int.), 2922.
 Villes canadiennes: latitude et longitude (int.), 2512.
 Bérubé (abbé), agent d'immigration: quest., 4208.
 Immigration, agents en Canada: quest., 4211.
 Immigration: observ. en com. gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6435.

PARDEE, Frederick Forsyth, *Lambton-ouest.*

- Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company: bill (n° 10), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1079-1080.
 Chemin de fer canadien de l'Ouest: compagnie du, bill (n° 11), institution civile, 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1039-1042.
 Chemin de fer du sud de Collingwood: compagnie du, bill (n° 12), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
 Chemin de fer Grand-Tronc: compagnie du, bill (n° 13), 1re l., 166; 2e l., 345.
 Chemin de fer Huron et Ontario: compagnie du, bill (n° 14), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
 Compagnie mexicaine de biens-fonds et d'irrigation, bill (n° 15), 1re l., 166; 3e l., 1080.
 Chemins de fer: passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1300.
 Chemin de fer canadien du Nord d'Ontario: compagnie du, bill (n° 75), 2e l., 2269.
 Compagnie dite National Accident and Guarantee Company: bill (n° 103), 1re l., 2449; 3e l., 2726.
 Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3805, 3811 et suiv.
 Cie d'assurance Canada-Life: mot. pour la mise à l'ordre du jour du bill (n° 56) la concernant, 5355.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6198.

PARENT, George, *Montmorency.*

- Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4098.

PATERSON, Hon. William, *Brant.*

- Commerce et navigation: tableaux (dépôt), 13.
 Revenu de l'intérieur: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 451 et suiv., 460, 470; frais de déplacement, loyer et combustible (sub.), 461, 473.
 Justice: ministère, rapport (dépôt), 13.
 Monnaie royale: coût et fonctionnement (rép. à int. Foster) 153.
 Emprunts: emprunt de 1908 (\$21,000,000) qu'en a-t-on fait? (rép. à int. Foster), 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908 et de-

PATERSON, Hon. W.—*Suite.*

- puis 31 mars 1908 (rép. à int. Foster), 169; emprunt à 4 p. 100, fonds d'amortissement, et emprunts de 1907 et 1908, remboursement et renouvellement (rép. à int. Ames), 573; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics (rép. à int. Ames), 705.
- Dette publique: chiffre, augmentation (rép. à int. Borden), 154; (rép. à int. Foster), 169.
- Revenus divers: pour décembre 1908 (rép. à int. Borden), 155.
- Laine: brute, importation; nombre de filatures au Canada, quantité de laine canadienne employée (int. Lennox), 156.
- Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.
- Remèdes brevetés: (sub.), 484.
- Postes: boîtes postales, importation, (rép. à int. Armstrong), 576.
- Chemin de fer transcontinental national: sommes empruntées pour la construction de la division de l'Est (rép. à int. Ames), 716; sommes payées pour sa construction (rép. à int. Borden), 1247.
- Caisse d'épargne du Gouv't: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses et portant intérêt à 3 p.c. (rép. à int. Sharpe), 716.
- Service civil: commission, appointements (sub.), 747 et suiv.; appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résol. Fisher), 1016 et suiv.
- Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
- Costello, Thomas: emploi (rép. à int. Worthington), 1241.
- Électricité: exportation d'énergie électrique (rép. à int. Macdonell), 365.
- Acier: importation (rép. à int. Boyce), 374.
- Accise: appointements (sub.), 460.
- Tabac: timbres sur tabac canadien et tabac importé (sub.), 461, 463 et suiv., 473.
- Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472, 478; bureau intercolonial (sub.), 481.
- Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 474.
- Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements (sub.), 478.
- Système métrique: (sub.), 480.
- Électricité: exportation d'énergie électrique (sub.), 481.
- Télégraphes et téléphones: enquête en 1905, dépense (int. Lennox), 160.
- Douanes: remise de droits sur combien de tonnes de marchandises depuis 1898 jusqu'à 1908 (rép. à int. Sinclair), 174; allocation aux percepteurs sur droits perçus (sub.), 473; appointements et dépenses casuelles (sub.), 611, 620; divers (sub.), 640 et suiv.; inspecteurs des bureaux (sub.), 640; casernes du revenu et service préventif, service préventif secret (sub.), 643, 644.
- Commerce: ministère, rapport (dépôt), 184; commerce avec l'Allemagne, développement (rép. à int. Armstrong), 509.
- Assurances: commission des, témoignages des actuaire anglais pas inclus dans rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (rép. à int. Macdonell), 255.
- Banques: dans quelles banques le Gouv't fait-il ses dépôts? (rép. à int. Macdonell), 257.
- Dépôt de garantie des corporations: total (rép. à int. Sifton), 259.
- Presse associée: service des dépêches, dépenses (rép. à int. Lennox), 350.
- Fievre aphteuse: (rép. à int. Robb), 353.

PATERSON, Hon. W.—*Suite.*

- Charcuterie: importation des Etats-Unis via Kingston (rép. à int. Edwards), 1243.
- Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis via Kingston (rép. à int. Edwards), 1242.
- Quebracho: extrait de, quantité importée, de 1900 à 1908, droits (rép. à int. Arthurs), 1243.
- Importations: de manches de fourches, de haches, de houes, de marteaux, etc., en noyer et en frêne, en 1908 (rép. à int. Elson), 1308.
- Lachute, édifice public (sub.), 1374.
- Alcool de bois (achat d'): quest. Miller, 1475.
- Douane (droits de) à Hull: quest. Devlin, 1497.
- Dépôt du 2e vol. du rapport annuel de l'auditeur général, 1558.
- Importations: quest. Sinclair, 1829.
- Clous: importation en 1907-1908 (int. Lalor), 2278.
- Fusils: importation de fusils suisses et autres (int. Worthington), 2516.
- Livres entrés au Canada sous le régime du tarif de préférence (int. Armstrong), 2734.
- Navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étrangers (int. Currie), 2923; réparations: rép. à quest. Currie, 3229.
- Oshawa: port, recettes (int. Hughes), 2506, 2828.
- Poisson pêché en été et expédié (int. Bradbury), 2247.
- Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscations, dépôt (int. Barr), 2935.
- Oshawa, dép. et recettes du port: quest. Hughes, 2083; personnel de l'administration du port: quest. Hughes, 3221.
- Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre, quest. Béland, 3222.
- Port-Credit: quest. Blain, 3224.
- Cabotage (commerce de): rép. à quest. Stanfield, 3227.
- Fruits importés des Etats-Unis en Colombie-Anglaise: rép. à quest. Burrell, 3436.
- Debec, personnel de la douane: quest. Crockett, 3865.
- Pain de la Pâque: quest. Perley, 4208.
- Preston, W. T. R.: quest. Ames, 4213.
- Importations et exportations, chiffre total: quest., 4522.
- Porcelaines, droits: quest. Wallace, 4883.
- Budget: disc. gén., 5171.
- Produits maraîchers: rép. à quest. Wallace, 5358.
- Bathurst: percepteur de la douane, rép. à quest. Crockett, 5422.
- Vapeurs de l'Etat "Zaides" et "Gladiator": rép. à quest. Maddin, 5916.
- Détail: développement de cette industrie (sub.), 6157.
- Travail: création d'un départ., disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7050, 7066.
- PERLEY, George Halsey, *Argenteuil.*
- Animaux: dépenses pour protection de la santé des animaux (int.), 866.
- Numéraire: réserve (int.), 915.

PERLEY, G. H.—*Suite.*

- Assurances: sera-t-il présenté un projet de loi à ce sujet (int.)? 1023, 1077.
 Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1095 et suiv.
 Tuberculose: congrès international à ce sujet, à Washington, le gouvt. y a-t-il envoyé des représentants (int.)? 1251.
 Lachute: édifice public (sub.), 1374.
 Canaux de Carillon et de Grenville: (quest.) 1474; service, maintien et réparations, mot. pour dépôt de documents, 1835.
 Edifices loués pour l'administration: (quest.) 1644.
 Pont de Grenville à Hawkesbury: (quest.), 1646.
 Franchise postale (usage abusif de la), 1756-70-78.
 Compagnie d'assurance dite Canada-Life Insurance Company: bill (n° 56), en comité, 2717 et suiv.
 Compagnie dite Royal Casualty and Security Company: bill (n° 51), comité, 2877.
 Cie industrielle et de force motrice des rapides des Cèdres: bill (n° 94) disc. en comité général, 3602.
 Dépenses non prévues: crédit spécial (sub.), 3666.
 Timbres-poste du tricentenaire: quest., 3864
 Emprunts, échéance prochaine: quest., 3864; à 4 p. 100 de 1874: quest., 3864; quest., 3917.
 Transcontinental, frais de construction: quest., 3917.
 Pain de Paque: quest., 4208.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt de l'Etat: observ. en comité général, 4318, 5554, 5604.
 Grand-Tronc-Pacifique (Cie du): charge sur l'actif, (quest.), 4460.
 Budget: discussion générale, 4890.
 Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6423.
 Assurance: disc. d'un projet de résolution, 7029; disc. des art. du bill (n° 97) y relatif, 7046.
 Emprunt de l'Etat: disc. d'un projet de résolution, 7147.
- PICKUP, Samuel W., *Annapolis.*
 Annapolis. port, brise-glace (sub.), 2474 et suiv.
- PORTER, Edward Guss, *Hastings-ouest.*
 Belleville: salle d'exercices, construction (int.), 709, 862; quartiers réservés au 49e bataillon des fusiliers de Hastings (int.), 1136.
 Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 783 et suiv.
 Poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (int.), 1136.
 Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 797 et suiv.
 Chemins de fer: bill (n° 21), modification de la loi, comité, 1183.
 Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1186 et suiv.
 Canal de Trent: (sub.), 1667; passes migratoires, nécessité d'en établir (observ.), 2827.
 Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts. pour les voyageurs, 3089; accidents aux commis de la poste (quest.), 3676.
 Revenu intérieur, agents à Belleville et Corbyville: quest., 5149.

PORTER, E. G.—*Suite.*

- Eaux navigables: observ. en comité gén. sur le bill (n° 152) y relatif, 5494.
 Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5510.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5523 et suiv.
 Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5718.
 Intérieur: services techniques (sub.), 6579.

PRICE, William, *Québec-ouest.*

- Kingston: Collège milit. royal, agrandissement: (sub.), 1462; agrandissement des installations (sub.), 1596.
 Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2202 et suiv.
 Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2974 et suiv.
 Québec: travaux du port, à l'embouchure de la riv. Saint-Charles (sub.), 2212.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4096.
 Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur le bill (n° 38), retour du Sénat, 4839.
 Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214.

PROULX, Edmond, *Prescott.*

- Compagnie Submarine, brevet d'invention: bill (n° 77), 2e l., 2269.

PUGSLEY, Hon. William, *ville et comté de Saint-Jean.*

- Canal de la baie Georgienne: tracé, rapport à ce sujet (dépôt), 15.
 Chambre des communes: aile neuve, construction, coût (rép. à int. Foster), 146, 177; pièces réservées aux députés (rép. à int. Taylor), 185, 492; comité du restaurant, institution (mot.), 303; 2e rapport de ce comité (mot. pour adop.), 422.
 Travaux publics: ministère, nouveau mode d'achat de fournitures (rép. à int. Foster), 147; réception et ouverture des soumissions pour exécution de travaux publics (rép. à mot. Reid), 178; (débat), 200 et suiv.; 268 et suiv.; travaux publics exécutés dans Bonaventure (rép. à int. Lennox), 181; rapport du ministre (dépôt), 491; crédits votés pour travaux publics, la dernière session, dépenses faites (rép. à int. Arthurs), 1243.
 Dragues: achat (int. Foster), 151.
 Hôtel du Grand-Tronc: titre et prix (rép. à int. Foster), 153.
 Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouvt. avait été frustré (rép. à int. Lennox), 173, 1240; dragage ou drainage de la rivière Nation (rép. à int. Borden), 1243; dans le port de Saint-Jean (rép. à int. Foster), 1246.
 Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (rép. à int. Sharpe), 189.
 Tatamagouche: quai de la baie de: dépenses, professeur de l'eau (rép. à int. Stanfield), 193.
 Lévis: bassin de radoub, insuffisant (rép. à int. Paquet), 194.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*

- Owen-Sound: hôtel des postes (rép. à int. Middlebro), 260.
 Toronto: nouveau bureau de poste (rép. à int. Macdonell), 354.
 Quais: construction, sommes y affectées (rép. à int. Barnard), 367.
 Rivière Assiniboine: redressement de son cours (rép. à int. Meighen), 499.
 Westport: quai, coût (int. Jameson), 502.
 Little-River: quai, coût (int. Jameson), 503.
 Rivière Schell: pont, construction (rép. à int. Roche), 558.
 Selkirk: bureau de poste (rép. à int. Bradbury), 366, 558.
 Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (rép. à int. Bradbury), 559.
 Kingston: constructions sur les terrains militaires (rép. à int. Edwards), 574.
 Travaux publics: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.
 Rivière Niagara: volume d'eau s'écoulant par les chutes (rép. à int. Magrath), 1133.
 Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.
 Lismore: quai (rép. à int. Rhodes), 1139.
 Dragueur "Richelieu": renvoi de son capitaine (rép. à int. Monk), 1251.
 Rivière Richelieu: améliorations, bureau établi à cette fin (rép. à int. Monk), 1251.
 Sturgeon (I.P.-E.): construction d'une jetée, soumissions (rép. à int. Fraser), 1310.
 Edifices publics (sub.): à Ottawa, nouveaux édifices, 1320; palais législatif, agrandissement et réfections, 1323.
 Musée Victoria, à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1346 et suiv.
 Amherst, édifice public (sub.), 1353.
 Bridgewater: édifice public (sub.), 1354 et suiv.
 Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359.
 Guysborough: édifice public (sub.), 1360.
 Halifax: édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
 New-Glasgow, édifice public (sub.), 1362.
 Picton, édifice public (sub.), 1363.
 Shelburne, édifice public (sub.), 1363.
 Westville, édifice public (sub.), 1364.
 Georgetown, édifice public (sub.), 1364.
 Saint-Jean (N.-B.), édifice public (sub.), 1364; salle d'exercice (sub.), 1364.
 Cookshire: édifice public (sub.), 1365.
 Joliette: salle d'armes (sub.), 1366 et suiv.
 Knowlton: édifice public (sub.), 1374.
 Lachute: édifice public (sub.) 1374
 Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1375; bureau de poste (agrandissements, etc.) (sub.), 1390.
 Québec: bureau de poste (sub.), 1391.
 St-Jean (P.Q.): édifice public (sub.), 1391.
 Sherbrooke: édifice public (sub.), 1391.
 Belleville: salle d'armes (sub.), 1431.
 Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
 Glencoe: édifice public (sub.), 1436, 1443.
 Kingston: collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1459; écuries (sub.), 1463; agrandissement des installations (sub.), 1592.
 Markham: édifice public (sub.), 1464.
 Ottawa: édifice public pour expérience de la tourbe (sub.), 1467; édifices ministériels, accessoires (sub.), 1470; améliorations (sub.), 1470.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*

- Simcoe: édifice public (sub.), 1470, 1601 et suiv.
 Whitby: édifice public (sub.), 1471; 1600 et suiv.
 Dragage à Indian-Point (N.-B.): rép. à la quest. Crocket, 1476.
 Quai à Saint-Zotique et aux Cèdres: rép. à quest. Lortie, 1479.
 Vautelet, H. E. (honoraires de): rép. à quest. Northrup, 1492.
 Sandy-Cove (brise-lames à): rép. à quest. Jameson, 1498; paiements en scuffrance: rép. à quest. Jameson, 1829.
 Observations sur les expériences de la tourbe combustible par le départ des Mines, 1577.
 Salle d'exercice de Toronto (installations supplémentaires (sub.), 1589.
 Observatoire météorologique de Toronto (sub.), 1590.
 Bâtiments militaires de Toronto, magasin (sub.), 1590.
 Welland, édifice public de, 1599 et suiv.
 Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621 et suiv.
 Édifice public à Dauphin (sub.), 1630.
 Edifices publics fédéraux, améliorations (sub.), 1635.
 Entrepôts de la douane de Winnipeg (sub.), 1635.
 Édifice des postes de Winnipeg (sub.), 1636.
 Edifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.
 Édifice public à Lethbridge (sub.), 1639 et suiv.
 Pénitencier de Prince-Albert (sub.), 1643.
 Edifices loués pour l'administration: rép. à quest. Perley, 1645.
 Pointe-aux-Trembles (quest.): rép. à quest. Wilson, 1645.
 Pont de Grenville à Hawkesbury: rép. à quest. Perley, 1646.
 Canal projeté à Monetteville: rép. à quest. Gordon, 1647.
 Dawson: logement du commissaire du Yukon (sub.), 1684.
 Edifices publics en général: construction de salles d'armes (sub.), 1688.
 Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690.
 Edifices publics d'Ottawa: loyers, entretien, préposés aux ascenseurs (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; terrains (sub.), 1693; chauffage (sub.), 1693; enlèvement de la neige (sub.), 1697; réparations et mobiliers (sub.), 1697; service téléphonique (sub.), 1698; chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705.
 Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706; éclairage (sub.), 1709; matériel (sub.), 1710; loyers (sub.), 1710; salaires des employés (sub.), 1712; eau (sub.), 1712.
 Bâtiments de la quarantaine: travaux divers (sub.), 1713.
 Edifices publics au Yukon: frais d'entretien, etc. (sub.), 1713.
 Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.) 1715.
 Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
 Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1715.
 Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite*.

Cape-Bald: brise-lames (sub.), 1718.
 Cap-Tourmentin: brise-lames (sub.), 1718.
 Cummings-Cove: quai (sub.), 1719.
 Dover: quai sur la Petitcodiac (sub.), 1719.
 Harvey: quai (sub.), 1719.
 Ile au Héron: quai (sub.), 1719.
 Kouchibouguac: améliorations du port (sub.), 1720.
 Leonardville: quai (sub.), 1720.
 Lorneville: quai (sub.), 1720.
 Mill's-Point: quai (sub.), 1720.
 Moncton: quai (sub.), 1720.
 North-Head: débarcadère (sub.), 1722.
 Pink-Rock: prolongement du quai (sub.), 1722.
 Pointe-du-Chêne: réparations au brise-lames (sub.), 1722.
 Port de Quaco: travaux à la jetée Est (sub.), 1723.
 Cap Richibouctou: débarcadère (sub.), 1723.
 Richibouctou: quai (sub.), 1723.
 Fleuve St-Laurent et ses tributaires: (sub.), 1727; quai de marée (sub.), 1732; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735.
 St.-Andrews: quai (sub.), 1739.
 St-Jean (N.-B.): améliorations au port (sub.), 1739.
 Shippagan: amélioration du port (sub.), 1740.
 Welshspool: quai (sub.), 1740.
 Uxbridge (bureau de poste): rép. à quest. S. Sharpe, 1832.
 Collège militaire royal (écuries): rép. à la quest. Edwards, 1833; (logements): réponse à la quest. Edwards, 1834; (coût des écuries): rép. à la quest. Edwards, 1834.
 Wallacebridge: quai, rép. à quest. Rhodes, 2023.
 St-Jean (N.-B.): dragage, rép. à question Foster, 2024.
 Oshawa: acquisition du port, rép. à quest. Huges, 2026.
 Postes télégraphiques: approvisionnement, rép. à quest. Burrell, 2026.
 Blanche (rivière): travaux (sub.), 3140.
 Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2470.
 Anse-à-la-Barbe: brise-lames (sub.), 2655.
 Anse-à-Beaufils: quai, brise-lames (sub.), 2655.
 Anse-au-Breton: brise-lames (sub.), 2595.
 Anse-à-l'Îlot: débarcadère (sub.), 2656.
 Anse-au-Portugais: brise-lames (sub.), 2620.
 Avonport: jetée, réparations (sub.), 2593.
 Baddeck: quai (sub.), 2593.
 Baie Saint-Laurent: port (sub.), 2594.
 Blue-Rocks: port, améliorations (sub.), 2595.
 Boat-Harbour: travaux dans le port, coût (int. Rhodes), 2450, 2982.
 Bois créosoté: pour travaux dans Provinces maritimes (sub.), 2654.
 Bonaventure: comté de (mot. Lennox pour doc.), 2342.
 Cap Saint-Ignace: quai (sub.), 665.
 Caribou: jetée, dépenses (int. Crosby), 2274.
 Chambre des communes: ascenseurs, devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures; pas sûrs, devraient être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
 Cheverie: brise-lames (sub.), 2596.
 Church-Point: quai (sub.), 2596.
 Clarke-City: quai (sub.), 2669, 2684, 3055 et suiv.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite*.

Collège militaire royal de Kingston: prix des cottages (int. Edwards), 2450; (sub.), explic., 2683.
 Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub.), 2603.
 Cow-Bay-Run et Osborne: brise-lames (sub.), 2613.
 Cribbin's-Point: quai, réfections (sub.), 2613.
 Digby: port, améliorations (sub.), 2613.
 Disraéli: quai (int. Lennox), 2981.
 Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2688.
 Douglstown: jetée (sub.), 2691 et suiv.
 Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjugés en Nouvelle-Ecosse (int. Foster), 2461.
 Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur la liste électorale (int. Rhodes), 2539; employés, nombre, noms, domiciles (int. Rhodes), 2980.
 Ecluses de Saint-André: port (int. Bradbury), 2281.
 Edifices du Parlement: nouvelle aile, construction, dépenses (int. oster), 2271.
 Edifices publics (sub.): loyers, etc., 2191 2592; améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191.
 Employés publics: traitement (débat sur observ. Foster), 2582 et suiv.
 Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2273.
 Fort-William: travaux au port (sub.), 2208.
 Garthby: quai au lac Aylmer (sub.), 2693.
 Gaspé: quai en eau profonde (sub.), 2694.
 Graham's-Pond, travaux (sub.), 2650.
 Grand Bras d'Or: quai, pilotis et réparations (sub.), 2595.
 Grand-Bend: quai (int. Armstrong), 2734.
 Grande rivière Sainte-Anne: travaux à son embouchure (sub.), 3074.
 Iles de la Madeleine: brise-lames et piliers (sub.), 2701.
 Kingston: hôpital vétérinaire: construction (int. Edwards), 2271; travaux publics, coût (débat sur observ. Edwards), 2640 et suiv.
 Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int. Campbell), 2741.
 Lac Saint-François (Beauce): quai (sub.), 2698.
 Lac Saint-Jean: piliers, etc. (sub.), 2700.
 Lac Simcoe et lac Couchiching, abaissement de niveau (int. Sharpe), 2935.
 Laprairie: brise-glace (sub.), 3067.
 Little-Narrows: quai (sub.), 2617.
 Middle-River: digues (sub.), 2617.
 Milice: travaux publics y relatifs, dépenses (int. Foster), 2514.
 Minasville: quai (sub.), 2620.
 Mistook: quai (sub.), 2701.
 Naufrage-Pond: travaux à l'entrée du che-nal (sub.), 2651, 2655.
 Oromocto: quai, coût (int. Crocket), 2450.
 Oshawa: port, recettes (int. Hughes), 2507.
 Paiements à Ernest Boivin et A. Debiens (int. Monk), 2919.
 Pointe-au-Père: quai (sub.), 2693.
 Port-Arthur: travaux du port (sub.), 2208.
 Port-Hastings: quai (sub.), 2620.
 Ports et rivières (sub.): Nouvelle-Ecosse, 2235; ports, rivières et ponts en général (sub.), 2614, 2650, 2697.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*

- Québec: travaux du port, embouchure de la rivière Saint-Charles (sub.), 2212.
 Quais: dans comtés de Queen et de Sunbury, construction (int. Crocket), 2452, 2508.
 Rapides Saint-André (rivière Rouge), améliorations (sub.), 2214.
 Rimouski: quai (sub.), 2701.
 Rivière Bonaventure: pilier protecteur (sub.), 2703.
 Rivière Fraser: débordement (int. Taylor), 2734.
 Rivière Richelieu: travaux (sub.), 2704; (int. Monk), 2982.
 Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2966, 3046.
 Rivière Saint-Maurice: chenal entre Grandes-Piles et La Tuque (sub.), 3067.
 Rivière Vernon: pont (sub.), 2653.
 Saint-Alphonse, de Bagotville: prolongement du quai (sub.), 3068; enlèvement de roche* (sub.), 3069.
 Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
 Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074.
 Saint-Jean (N.-B.): port, améliorations (sub.), 2226 et suiv.; port, dragage (int. Foster), 2280.
 Saint-Jean (P.Q.), travaux d'amélioration: question Monk, 2982.
 Saint-Jean des Chaillons: quai, dragage (sub.), 3075.
 Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3068.
 Saint-Nicolas: quai, réparations (sub.), 3077.
 Sorel: quai en eau profonde (sub.), 3078.
 South Lake Vale: chenal (sub.), 2520.
 Sturgeon: quai (sub.), 2652.
 Sud-Africain: fonds patriotique, qu'en fait-on? (int. Wallace), 2279.
 Tanger: port, quai (sub.), 2624.
 Tiffin: port, quai (sub.), 2624.
 Tignish: jetées du chenal du port (sub.), 2653.
 Vancouver: édifice public (sub.), 2198.
 Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198; port, améliorations (sub.), 2234 et suiv.
 Wallacebridge: quai (sub.), 2624.
 Westville: bureau de poste, construction (int. Crosby), 2915.
 Weymouth: pont, améliorations (rép. à observ. Jameson), 2493.
 Whithy: port, projet d'acquisition (int. Hughes), 2505.
 Williams-Head: travaux divers aux bâtiments de la quarantaine, 2206.
 Yarmouth: port, améliorations (sub.), 2625.
 Burlington: reconstruction de la jetée du canal (sub.), 3140.
 Cobourg: prolongement du brise-lames, dragage (sub.), 3141.
 Goderich: réparations aux jetées (sub.), 3142.
 Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations en gén. (sub.), 3142; au Manitoba (sub.), 3159.
 Little-Current: amélioration du chenal nord dans la baie Georgienne (sub.), 3147.
 McGregor's-Creek: réfection des ouvrages riverains de protection (sub.), 3149.
 Rivière Montréal: amélioration en amont de Latchford (sub.), 3149.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*

- Port-Stanley: arrête du côté est de l'entrée du port (sub.), 3152.
 Ile Saint-Joseph: réparations aux quais; débarcadère de Richard (sub.), 3153.
 Fleuve Saint-Laurent: amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville (sub.), 3153.
 Rondeau-Harbour: améliorations au port (sub.), 3154.
 Sault-Sainte-Marie: quai, dragage des abords (sub.), 3154.
 Toronto: améliorations au port (sub.), 3154.
 Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3163.
 Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3175.
 Canal de l'île Wolfe: rép. à quest. Edwards, 3218.
 Rivière Otonabee: dragage (rép. à quest. Bradbury), 3219.
 Cale de radoub: rép. à quest. J. D. Taylor, 3223.
 Travaux publics: entreprises de dragage, rép. à quest. Macdonald, 3224.
 Ottawa, édifice parlementaire: travaux neufs et réparations (sub.), 3387.
 Ottawa: monnaie royale, affinerie, maison du garde, etc. (sub.), 3388.
 Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3389.
 St-Jean (N.-B.): pavillon des immigrants (sub.), 3394.
 Grosse Ile: quarantaine (sub.), 3394.
 Entrepôt de vérification (sub.), 3395.
 Québec: appartement du gouverneur général à la citadelle (sub.), 3395.
 Dawson: hôtel du commissaire du Yukon (sub.), 3409.
 Ottawa: édifices publics, réparations (sub.), 3410; terraces (sub.), 3410; chauffage et salaires des chauffeurs (sub.), 3411; gaz et éclairage (sub.), 3411; garçons d'ascenseurs (sub.), 3413; service téléphonique (sub.), 3414; entretien de Rideau-Hall (sub.), 3418.
 Arisaig (port d'): réfection du quai et du brise-lame (sub.), 3419.
 Bailey's-Brook: améliorations au port (sub.), 3419.
 Glace-Bay: améliorations au port (sub.), 3419.
 Grand-Etang: travaux au chenal (sub.), 3419.
 Little-River: quai (sub.), 3420.
 Anse-aux-Portugais: brise-lames (sub.), 3420.
 Anse-aux-Ecossais: brise-lames (sub.), 3420.
 South Lake: ouverture du chenal (sub.), 3420.
 Little-Current: amélioration du chenal nord (sub.), 3491.
 Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations (sub.), 3492.
 Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre la baie Ouest et Monetteville (sub.), 3497.
 Meaford: amélioration du port (sub.), 3502.
 Owen-Sound: dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.
 Sault-Sainte-Marie: dragage des abords du quai (sub.), 3506.
 Silver-Creek: quai (sub.), 3506.
 South-Hampton: prolongement du dock (sub.), 3507.
 Toronto: améliorations du port (sub.), 3507.
 Rivière Svidenham: travaux de nettoyage (sub.), 3515.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*

- Rivière Espagnole: travaux l'amélioration (sub.), 3515.
 Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3524.
 Dragueur: réparations aux (sub.), 3530.
 Dragage: dans les Provinces maritimes (sub.), 3531; dans les provinces de Québec et d'Ontario (sub.), 3540.
 Okanagan: réseau télégraphique (sub.), 3541.
 Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.
 Julien, Wm: indemnité (sub.), 3541.
 Montréal (port de): améliorations en aval du courant Sainte-Marie et paiements à M. Poupore (sub.), 3554.
 Upper-Prospect: brise-lames (sub.), 3421.
 Sandy-Cove: briselames (sub.), 3421.
 Dorchester: quai, (sub.), 3422.
 Richibouctou: règlement avec John Jardine (sub.), 3423.
 Saint-Jean (fleuve) et affluents: quais (sub.), 3424.
 Ports, rivières et ponts dans Québec: amélioration (sub.), 3429.
 Nicolet: travaux du port (sub.), 3432.
 Yamaska (rivière): jetée de débarquement à Saint-Maréchal (sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.
 Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3447.
 Batiscan: creusage de l'embouchure de la rivière (sub.), 3460.
 Bonaventure (rivière): quai de dérivation (sub.), 3464.
 Rivière-du-Loup: travaux à l'embouchure de la rivière (sub.), 3471.
 Saguenay (rivière): quai (sub), 3472.
 Saint-François (rivière): débarcadère à Saint-François du lac (sub.), 3473.
 Sainte-Anne-des-Monts: amélioration du port (sub.), 3475.
 Sorel: quai en eau profonde (sub.), 3477.
 Blind (rivière): dragage (sub.), 3481.
 Collingwood: paiements à l'entrepreneur Jos. Battle (sub.), 3482; améliorations au port (sub.), 3483.
 Compagnie industrielle et de force motrice des rapides des Cèdres: observ. sur renvoi du bill (n° 94) la concernant, 3672; observ. en comité gén., 3810.
 Travaux publics dans Huron-est: rép. à quest T. Chisholm, 3677; dans Wellington-sud: rép. à quest. T. Chisholm, 3865.
 Sherbrooke: salle d'exercice: rép. à la quest. Edwards, 3679.
 Sainte-Anne de Bellevue: dragage aux écluses: rép. à la quest. Boyer, 3684.
 Travaux publics: dépôt des instructions aux acheteurs du départ., 3860; traitement du personnel, 3875; dépenses casuelles, 3882; loyers, mobilier, etc. (sub.), 3883.
 Népigon (rivière): dragage, rép. à quest. Boyce, 3863.
 Chemin de fer London and Northwestern bill (n° 102): disc. en comité gén., 4062.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4118.
 Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4184 et suiv.
 Cobourg: marchés relatifs aux travaux du port (quest. Thornton), 4211.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*

- Welland: travaux publics (quest. T. Chisholm), 4213.
 Collège militaire royal de Kingston: installations additionnelles (sub.), 4273.
 Cap-Richibouctou: jetée brise-lames (sub.), 4273.
 Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick: observ., 4468.
 Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4488 et suiv., 4532.
 Rivière Otonabee: dragage, rép. à quest. Bradbury, 4454.
 Chicoutimi, quai: rép. à quest. Girard, 4454.
 Rivière Saguenay, barrage flottant: rép. à quest. Girard, 4454.
 Travaux publics dans Middlesex-ouest: rép. à quest. Th. Chisholm, 4460.
 Charlottetown: trottoir du bureau de poste, rép. à quest. G. Taylor, 4460.
 Rivière Nipigon, dragage: rép. à quest. Boyce, 4455.
 Windsor, édifice public: rép. à quest. Black, 4523.
 Lacas, Emile: rép. à quest. G. Taylor, 4883.
 Travaux publics à Peterborough: rép. à quest. T. Chisholm, 4884.
 Wingham, édifices publics: rép. à quest. T. Chisholm, 4884.
 Inverness, amélioration du port: rép. à quest. G. Taylor, 4885.
 Ottawa, édifices projetés rue Sussex: rép. à quest. Wright, 4886.
 Eatonville, quai: rép. à quest. Rhodes, 4886.
 Cie de pulpe de Chicoutimi: rép. à quest. Girard, 5147.
 Port-Hood, brise-lames: rép. à quest. G. Taylor, 5148.
 Spry-Bay, quai: rép. à quest. Crosby, 5151.
 Saint-Jean (N.-B.), surintendant du dragage: rép. à quest. Daniel, 5917.
 Nipigon (rivière), dragage: quest. Boyce, 5921.
 Glace-Bay, bureau de la poste: quest. Maddin, 5921.
 Ile Flint, signal de brume: quest. Maddin, 5922.
 Chemin de central: observ., 5937 et suiv.
 Dragage à Port-Arthur et dans la riv. de la Mission: quest. Boyce, 6065.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur bill (n° 34) la concernant, 6272.
 Explication sur un fait personnel, 6363.
 Westville: bureau de la poste, quest. Sexsmith, 6391.
 Galerie nationale des arts: quest. Boyce, 6392.
 Uxbridge, bureau de poste: quest. S. Sharpe, 6396.
 Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6404.
 Ile Panmure, accès au quai: quest. Fraser, 6721.
 Inverness, travaux du port: quest. Maddin, 6721.
 Markham, édifice public: quest. Wallace, 6723.
 Ile Manitoulin, communications téléphoniques: quest. Smyth, 6725.
 Honora, quai: quest. Smyth, 6726.
 Dragage en général (sub.), 6853.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*

- Port-Hood, travaux à la passe Nord (sub.), 6868.
 Ports et voies fluviales en Nlle-Ecosse, travaux généraux (sub.), 6868; d'Ontario, travaux généraux (sub.), 6868; en Colombie-Angl., travaux généraux (sub.), 6868.
 Dragage dans l'Est: indemnité Beattie, 6878.
 Maritime Dredging Co.: quest. Daniel, 7120.
 Glissoires et estacades (sub.), 6866.
 Mission (riv.), quai: rép. à quest. Borden, 7260.
 Little-Current, dragage: quest. Smyth, 7419.

RANKIN, James P., *Perth-nord.*

- Grey, Franklin Montgomery: dépôt d'un bill (n° 132) relatif à des lettres patentes, 4453.

REID, John D., *Grenville.*

- Chemins de fer: bill (n° 2) pour modifier loi concernant billets des voyageurs, 1re l., 95; 2e l., 579.
 Travaux publics: réception et ouverture des soumissions pour exécution de travaux publics (mot.), 178; (débat), 197 et suiv.; 268 et suiv.; 599 et suiv.
 Preston, W. T. R.: agissements (int.), 194.
 Service civil: commission, appointements, (sub.), 413 et suiv.; augmentations, débat sur projet de résolution Fisher, 429 et suiv. (sub.), 743 et suiv.
 Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 482.
 Secrétariat d'Etat: appointements et dép. casuelles (sub.), 485.
 Chemins de fer et canaux, ministère: appointements (sub.), 488 et suiv.
 Douanes: divers (sub.), 641 et suiv.
 Archives: (sub.), 725 et suiv.
 Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829 et suiv.
 Edifices publics: nouveaux édifices à Ottawa (sub.), 1322.
 Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1607.
 Réparations au canal Soulanges (sub.), 1658.
 Chambly (canal): améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
 Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (surv.), 1661.
 Edifices publics à Ottawa: service téléphonique (sub.), 1699.
 Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1707.
 Edifices publics au Yukon: travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
 Port-Colborne: trav. d'améliorations (sub.), 2009 et suiv.
 Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
 Chambre des communes: ascenseurs, devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures, et être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
 Clarke-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2671, 2686 et suiv.
 Milice: matériel de guerre (sub.), 2448.
 Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2975 et suiv.
 Yarmouth: port, améliorations (sub.), 2626.
 Engrais de fermes: bill (n° 110), 1re l., 3078.

REID, J. D.—*Suite.*

- Québec: appartement du Gouverneur général à la citadelle (sub.), 3397.
 Yamaskâ (rivière): jetée à St-Michel (sub.), 3434.
 Ports, rivières et ponts: améliorations (sub.), 3494.
 Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3870 et suiv.
 Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4191.
 Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4772 et suiv.
 Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4780.
 Code criminel: observ. sur le dépôt d'un bill (n° 148) le modifiant, 4879.
 Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e l. du bill (n° 121) y relatif, 5483.
 Cie d'assurance Canada Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5720.
 Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6509.
 Commissaires et agents commerciaux (sub.) 6985.
 Bateau brise-glace pour détroit Northumberland (sub.), 7003.
 Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7207.
- RHODES, Edgar N., *Cumberland.*
- Falconer, R. S.: emploi (int.), 350.
 Intercolonial: doublement de la voie, près d'Amherst (int.), 557.
 Travail: ministère, impressions et papeterie, y compris "Gazette du Travail" (sub.), 687 et suiv.; enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 694.
 Travaux publics dans le comté de Guysborough (int.), 864.
 Pénitenciers, en général (sub.), 932.
 Baddeck: quai (sub.), 2593.
 Boat-Harbour: travaux dans le port, co*t, (int.), 2450, 2982.
 Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur liste électorale (int.), 2538; nombre de ses employés, noms et domiciles (int.), 2980.
 Intercolonial: réclamations d'indemnités: contre ce chemin de fer, règlement (int.), 2279.
 McKenzie, Calvin: emploi (int.), 2293.
 Ports et rivières (sub.), Nouvelle-Ecosse, 2236; ports, rivières et ponts, en général (sub.), 2617 et suiv.
 Wallacebridge: quai (sub.), 2624.
 Wallacebridge, quai: quest., 2022.
 "Minto" et Stanley": quest., 2086.
 Intercolonial: indemnité pour dégâts (mot. pour dépôt de doc.), 3230.
 Fort-Cumberland: quest. 3682.
 Eatonville, quai: quest. 4886.
 Nappan, station d'expériences: quest., 5924.
 Pêcheries de Pictou, gardiens et surveillants: quest., 5917.
 Dépêches, service à Malagash: quest., 5925.
 Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7131.

- RIVET, Louis A. Adhémar, Hochelaga.**
Autonomie municipale de Montréal: quest. de privilège, 1743.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: dépôt d'un bill (n° 44), 1971; disc. en comité gén., 1971.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 4007.
Royal Guardians: observ., 7418.
- ROBB, James Alexander, Huntingdon.**
Fièvre aphteuse: (int.), 352.
Baie de la Faim: barrage (int.), 368.
Milice: appointements (sub.), 2436.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7145.
- ROCHE, William J., Marquette.**
Juges: nouveau juge de cour de comté au Manitoba (int.), 360.
Pont sur rivière Schell, construction (int.), 558.
Manitoba: délimitation des frontières (int.), 558.
Montagne du Dauphin: réserve forestière, compensation aux squatters (int.), 559.
Indiens (sub.): écoles, 1032 et suiv., 1070; grains de semence, 1058 et suiv.; bestiaux, 1059 et suiv.; provisions pour Indiens nécessiteux, 1065 et suiv.; dépenses générales, 1071.
Rapides Saint-André, améliorations (sub.), 2226.
Manitoba: frontières, extension, pétition à ce sujet (observ.), débat, 2361.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1637.
Pénitencier de Prince-Albert (sub.), 1643.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1813.
Bureaux de poste de Manitoba: mot. pour dépôt de doc., 2030.
Ports, rivières et ponts: améliorations et réparations, au Manitoba (sub.), 3159 et suiv.
Frontières du Manitoba, agrandissement: quest., 3680.
Association médicale canadienne: dépôt d'un bill (n° 134) la concernant, 4453; observ. en comité gén., 5094 et suiv.
- ROSS, Jean Auguste, Rimouski.**
Chemin de fer international de Rimouski; bill (n° 50), 1re l., 778.
- ROY, Ernest, Dorchester.**
Chemin de fer Canadian Liverpool and Western (compagnie du) institution civile: bill (n° 44), en comité, 2174.
Intercolonial, travaux au Cap-Saint-Ignace: quest., 3677.
Traitement des juges: observ., 6796.
Défense navale: observ., 3752.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 232.
- ROY, Cyriac, Montmagny.**
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4108.
Laberge, Alphonse, concession: mot. pour dépôt de doc., 4214.
- ROY, C.—Suite.**
Cap-Saint-Ignace, réservoir de l'Intercolonial: mot. pour dépôt de doc., 4214; gare de l'Intercolonial: mot. pour dépôt de doc., 4214.
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 905.
- RUSSELL, Joseph, Toronto-est.**
Immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l'« Evening Telegram » (int.), 2467.
Postes: agents des services ext., observ., 4472.
Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) y relatif, 6633.
- RUTAN, William Wintfield, Prince-Albert.**
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill n° 79, 3213, 3329.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4169; disc. des modifications du Sénat, 6384.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3015.
- SCHAFFNER, Frederick Laurence, Souris**
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 397.
Service civil: commission, appointements, (sub.), 411 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 432 et suiv.; (sub.), 746 et suiv.
Souris, renvoi du receveur de la poste: observ., 7183.
Pétrole: explosions, pertes de vies (int.), 1114.
Edifices publics, à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1345.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1348 et suiv.
Squatters de la montagne à la Tortue: quest. 1496.
Souris (Man.): directeur de la poste, quest., 2022.
Élévateur à grain, exploitation par l'Etat: dépôt et disc. d'un projet de résol., 4215.
Pétrole, quantité extraite et accidents causés dans l'exploitation: mot. pour dépôt de doc., 1500.
King, Mackenzie: quest., 6724.
Commission des chemins de fer, cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples) 2781 et suiv.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Lalor), 2369.
Postes: poste rurale gratuite (débat sur observ. Armstrong), 2965; destitution arbitraire de certains receveurs de la poste (observ.), 2965.
Travail, création d'un départ.: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7088.
- SCHELL, Malcolm S., Oxford-sud.**
Chemin de fer Tilsonburg-lac-Erié-Pacifique: bill (n° 41), 1re l., 660; 2e l., 1042.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2814.
Fruits: observ. relative à la loi sur la marque des fruits, 3589.
Lainages, industrie: observ., 4443.

SEALEY, William Oscar, *Wentworth*.

Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents, (débat sur int. Edwards), 292 et suiv.

Annuaire Statistique: (sub.), 743.

Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1793.

Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3598.

Tarif des douanes: retrait d'un projet de résolution relatif aux droits sur certains produits agricoles, 4262.

Lainages (industrie des): observ., 4401.

SEGUIN, Paul Arthur, *L'Assomption*.

Médicaments brevetés: application de la loi (quest.), 3676.

Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4149.

SEXSMITH, John A., *Peterborough*.

Lac Stoney: exhaussement du niveau de l'eau, dommages (int.), 870; quais, coût (int.), 1123.

Birdsall's-Landing: quai, coût (int.), 871.

Lakefield: quai, coût (int.), 1123.

Aliments: falsification, bill (n° 100), pour modifier loi y relative, 1re l., 2341.

Watson, J. R.: emploi (int.), 2280.

Trent (canal de la): construction (sub.), 3366.

"Annuaire statistique" (sub.), 3372.

Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3524.

Engrais agricoles: observ. en com. gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.; observ. en comité gén., 5477 et suiv.

Trent, dommages aux terrains sur le cours du canal: quest., 4889.

Stallarton: gare du chemin de fer: quest., 5915.

Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6171.

Westville, bureau de la poste: quest., 6391.

Chemins de fer: observ. sur le bill (n° 106) y relatif, 6538.

SHARPE, Samuel, *Ontario-nord*.

Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (int.), 189.

Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans (int.), 569.

Lacs Simcoe et Couchiching: abaissement du niveau (int.), 571; (mot. pour doc.), 722.

Réserve indienne de Rama: fonds tenus en fidéicommis par le gouvernement pour le compte des Indiens de cette réserve, total (int.), 572.

Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 651 et suiv.

Rama: township, chemins et ponts (int.), 713.

Caisses d'épargne du gouv.: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses, et portant intérêt à 3 p. 100 (int.), 716, 1126.

Service civil: commission, appointements (sub.), 744 et suiv.

Employés: nommés en 1908, et transférés (mot. pour doc.), 872.

Campbell, Bush: emploi (int.), 1125.

Indiens (sub.): frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1225 et suiv.

SHARPE, S.—*Suite*.

Garde-bestiaux sur les chemins de fer (quest.), 1488; (quest.), 1825.

Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1609.

Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621 et suiv.

Canal de la Trent (sub.), 1667.

Caisse d'épargnes de l'Etat (quest.), 1824.

Emprunts d'Etat, frais relatifs à leur négociation: quest., 1824, 2028.

Uxbridge: bureau de poste (quest.), 1832.

Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.

Caisses d'épargnes de l'Etat: mot. pour le dépôt d'un état, 2032.

Cie d'assurance Canada-Life: bill (n° 56), en comité, 2719, 3193, 3216, 4394.

Elections dans Ontario-nord et Ontario-sud: dépenses (int.), 2735.

Commission des chemins de fer: observ. au sujet d'une dépêche, 3176.

Marine: achats de fournitures (quest.), 3218.

Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3299.

Edifices publics: frais de construction et d'entretien (mot. pour dépôt de doc.), 3230.

Trent (canal de la): construction (sub.), 3360 et suiv.

Plank, N. W. (quest.), 3438.

Buell, M. (quest.), 3438.

Sault-Sainte-Marie: dragage des abords du quai (sub.), 3506.

Marine et Pêcheries: adjudcataires de fournitures (quest.), 3673; disc. d'une int. sur la gestion du départ., 3989.

Wallberg: réclamations (quest.), 4211.

Emprunts: frais, 4353.

Banques: dépôt d'un bill (n° 155), 5052.

Caisses d'épargne postales et nationales: quest., 5153.

Tarif minimum du traité franco-canadien: quest., 5422.

Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5721; observ. en comité gén., 6358.

Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 6268.

Uxbridge, bureau de poste: quest., 6393.

Transcontinental, soumissions pour traverses, quest., 6396.

SHARPE, William Henry, *Lisgar*.

Frais de certains appels à la commission des chemins de fer (sub.), 2171.

Emprunts: commissions et autres frais payés (mot. pour doc.), 2283.

Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2359.

Paiements à des particuliers par divers ministères (int.), 2453; (mot. pour doc.), 2745.

Pêcheries de la rivière Pembina (mot. pour doc.), 577.

Gretna (Man.): quarantaine, coût des bâtiments (int.), 869.

Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1638.

Blé de semence pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest.), 1499; (mot. pour dépôt de doc.), 1836.

SHARPE, W. H.—*Suite.*

Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest.), 1499; (mot. pour dépôt de doc.), 1836.

Ciment: fournitures (quest.), 4207.

Budget: disc. gén., 5045.

Stations d'expériences (sub.), 6257.

Banques chartées: balances en leur possession (int.), 2740.

Lac Simcoe et lac Couchiching, abaissement du niveau (int.), 2935.

Canal de la rivière Holland, construction (int.), 2275.

Causes portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2198.

Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2679.

SIFTON, hon. Clifford, *Brandon.*

Grand-Tronc-Pacifique: nationalité des employés (quest.), 3216.

Dépôts de garantie des corporations: total (int.), 258.

Chemin de fer transcontinental national: nombre total d'employés (int.), 261.

Voies fluviales: adopt. du 3e rapp., 7259.

SINCLAIR, John H., *Guysborough.*

Douanes: remises de droits sur combien de tonnes de marchandises depuis 1898 jusqu'à 1908 (int.), 174.

Homards: conserves (int.), 346.

Pêcheries: développement de nos pêcheries, comité à cette fin (mot.), débat, 510 et suiv.

Intercolonial: proportion du trafic à destination de l'Est (int.), 557.

Agriculture: ministère, documents imprimés et distribués au public par son ordre (mot. pour doc.), 1257.

Importations: (quest.), 1829.

Courrier hebdomadaire en Nouvelle-Ecosse: (quest.), 1832.

Intercolonial: location des embranchements, (débat sur projet de résolution Emmerston), 2315 et suiv.

Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6484.

SMITH, Ralph, *Nanaimo.*

Discours du trône: adresse en réponse (débat), 98.

Chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon: bill (n° 58), 1re l., 914.

Chemins de fer de Victoria au détroit de Barkley: bill (n° 59), 1re l., 914; 2e l., 1113.

Chemin de fer Burrard, Westminster and Boundary: bill (n° 61), 1re l., 1178.

Chemins de fer (loi des): dépôt d'un projet de loi la modifiant, 1392.

Postes: service ext., traitements et allocations (sub.), 1810.

Orientaux en Col.-Anglaise: quest., 2027.

Budget: discussion générale, 4976.

Chemin de fer Vancouver-Westminster-Yukon, compagnie du: bill (n° 58), comité et 3e l., 2269.

Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3022.

New-Westminster: pénitencier, évasions (int.), 2930.

Pêche: navire garde pêche sur côte du Pacifique, construction (int.), 2277.

Pêcheries: combien de croiseurs pour les protéger? (int.), 2930.

Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet, (débat sur observ. Monk), 2465.

SMYTH, William Ross, *Algoma-est.*

Indiens, (sub.): écoles, 1038 et suiv.; arpentages sur terres indiennes, 1043 et suiv.

Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1805.

Chemin de fer Thessalon-Northern, compagnie du: bill (n° 104), 1re l., 2449; 2e l., 2726; disc. des articles, 6368.

Ile Manitoulin, communications téléphonique: quest., 6724.

Permis de pêche: quest., 6725.

Honora, quai: quest., 6725.

Ile de la baie Rutherford: quest., 6725.

Little-Current: quest., 7419.

Little-Current: améliorations du chenal nord dans la baie Georgienne (sub.), 3147.

Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3515.

Réserve Saint-Pierre, abandon: mot. pour dépôt de doc., 4215.

Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4667.

Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4773.

SPOULE, Thomas Simpson, *Grey-est.*

Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 213 et suiv.

Service civil: augmentation d'appointments, d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 324, 339, 1006; commission du service civil: appointments (sub.), 412 et suiv.

Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 390.

Chemin de fer canadien du Pacifique: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 450 et suiv.; 828 et suiv.

Revenu de l'intérieur: appointments (sub.), 451 et suiv.

Douanes: divers (sub.), 642 et suiv.

Agriculture: ministère, appointments (sub.), 677 et suiv.

Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 779 et suiv.

Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), 2e l. et comité, 791, 797 et suiv.

Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829 et suiv.

Indiens (sub.): écoles, 1037 et suiv.; arpentages sur terres indiennes, 1045; appointments et secours, 1202; écoles, 1205; arpentage des réserves, 1214 et suiv.

Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company: bill (n° 10), comité et 3e l., 1079.

Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1086 et suiv.; explication sur fait personnel, 1177.

Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1170.

Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1185 et suiv.

Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1348.

Bridgewater: édifice public (sub.), 1355.

Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résolution, 1527.

Débats: disc. d'un rapp. du comité y relatif, 1560.

Réparations au canal Soulanges (sub.), 1659.

SPROULE, T. S.—*Suite.*

- Edifices publics à Ottawa: chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705; au Yukon, travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
- Monk: agrandissement du quai (sub.), 1720.
- Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1769.
- Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2481 et suiv.
- Canal Welland (sub.): pour renouveler ponts de fossés d'irrigation, 2145 et suiv.
- Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2138 et suiv.
- Compagnie dite: Great West Permanent Loan: bill (n° 40) y relatif, comité, 2714.
- Compagnie dite: Western Canadian Life Assurance Company: bill (n° 37) y relatif, comité, 2709 et suiv.
- Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2350 et suiv.
- Immigrants: recrutés en Allemagne, catholiques seulement (int.), 2826.
- Marchandises: transport entre Canada et Angleterre (int.), 2925.
- Produits: transport en compartiments frigorifiques (int.), 2983.
- Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1786.
- Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1945.
- Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un proj. de résol., 2102 et suiv.
- Immigration: disc. gén. du bill (n° 17) y relatif, 2122.
- Terres fédérales: explications sur un fait personnel relatif au bill (n° 69), 3176.
- Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3210; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5713 et suiv.
- Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3327.
- Réfrigération: expédition d'objets en Angleterre en compartiments frigorifiques (mot. pour dép. de doc.), 3232.
- Collingwood: amélioration au port (sub.), 3487 et suiv.
- Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3596 et suiv.
- Cie du pont de Port-Erie à Buffalo: bill (n° 69): disc. en comité gén., 3600.
- Wagons-poste (quest.), 3862.
- Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3870 et suiv.
- Travaux publics: traitements (sub.), 3875.
- Marine et Pêcheries (départ.): appointem. (sub.), 3901: disc. d'une int. sur la gestion du département, 3942.
- Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4173.
- Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4184 et suiv.
- Grand-Tronc-Pac.: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4326, 5530.
- M. Mackenzie King: mission en Chine, 4349.
- Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4491, 4531.
- Lainages, industrie: observ., 4416.

SPROULE, T. S.—*Suite.*

- Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4531.
- Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4653, 6198.
- Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4685 et suiv.
- Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4774 et suiv., 5574, 5683 et suiv.
- Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur le bill (n° 38), retour du Sénat, 4838.
- Association médicale canadienne: observ. en comité gén. sur le bill (n° 134) la concernant, 5094.
- Nourriture des animaux: observ. en comité gén. sur le bill (n° 127) y relatif, 5471; observ. sur la 3e l., 5480.
- Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 137) le concernant, 6638; observ. en comité gén. sur le bill (n° 187) relatif à l'augmentation gén. de \$150.6662.
- Ressources naturelles: disc. d'un proj. de résolution y relatif, 6687.
- Intendance militaire: quest., 7117.
- Assurance: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134.
- Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7217.
- Bowden, Annie: dépôt et disc. du bill (n° 194) relatif à son divorce, 7257.
- Construction de phares et matériel (sub.), 7243.
- Vapeur pour le service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7252.
- Florence Mining Co.: observ., 7263 et suiv.
- Réfrigération des fruits (sub.), 7325.
- Réfrigération: observ. sur la 3e l. du bill (n° 147) y relatif, 7074.
- Assurance: disc. d'un projet de résol., 7024.
- Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7060; observ. sur la 3e l., 7176.
- STANFIELD, John, *Colchester.*
- Tatamagouche (quai de la baie de), dépenses, profondeur de l'eau (int.), 193.
- Truro: salle d'armes, gardien (int.), 194.
- Intercolonial: combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel régulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (int.), 255, 346; nouvelle gare à Truro (int.), 870.
- Postes: courrier, transport de Londonderry à Great-Village (int.), 870.
- Dickie, Alfred: réclamation pour dommages (int.), 1135.
- Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2527.
- Church-Point: quai (sub.), 2600 et suiv.
- Intercolonial: employés groupés par classes (int.), 2278; papeterie et impressions (int.), 2508; agrandissements, etc., à Truro, 2914.
- Québec, arsenal fédéral: quest., 3225.
- Cabotage, commerce: quest., 3227; quest., 5918.
- Demandes des commis du service des marchandises sur l'Intercolonial: quest., 1649.
- Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.), 1715.
- Voitures automobiles, employées par le dépt. des Chemins de fer: quest., 1820.
- Intercolonial, durée de la journée de travail sur ce réseau: quest., 1823.

STAPLES, William D., *Macdonald.*

Alcool méthylique : fourni aux fabricants (sub.), 475.

Commission des chemins de fer : vacance par le décès de M. Greenway, quand sera-t-elle remplie? (int.), 557.

Bétail sur les fermes de l'Etat (int.), 574.

Observatoire astronomique d'Ottawa : nouveaux édifices (sub.), 651 et suiv.

Dauphin, édifice public (sub.), 1630.

Commission des chemins de fer : frais d'appels (sub.), 2171.

Cie du chemin de fer canadien de l'Ouest de Liverpool : projet de loi (n° 62), disc. en comité général, 2172.

Commission des chemins de fer : nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (mot.), débat, 2775 et suiv.

Terres fédérales : échange de terrains dans la ville de Brandon (int.), 2453.

Rivière Assiniboine : améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3524.

Chemin de fer Pacifique-Canadien : disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3340.

Bestiaux aux stations d'expériences : mot. pour dépôt de doc., 1500.

Patentes sur des terrains : quest., 5156.

Bétail, développement de cette industrie, 6128 et suiv.

Terres fédérales, gestion (sub.), 6592.

STEWART, Thomas Joseph, *Hamilton-ouest.*

Code criminel : bill (n° 101) pour le modifier, 1re l., 2341.

Réglementations des pêcheries : observ., 6834.

Forestiers indépendants : observ., 6834.

SUTHERLAND, hon. R. F., *Essex-nord.*

Dragage au port de Saint-Jean : observ., 4510.

Budget : discussion générale, 4864.

Prairie Province Trust Co. : dépôt d'un bill (n° 163) la concernant, 5517.

Chambre des communes, classement du personnel : observ., 6412.

Code criminel : disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 7097.

TALBOT, Onésiphore Ernest, *Bellechasse.*

Immigration : et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 901.

Lake, sir P. : discours (int.), 1124.

Milice : ministère (sub.), appointements, mémoire de sir F. Borden au sujet de la milice (observ.), 2434.

Saguenay (rivière) : dragage, etc. (sub.), 2979.

Etat-major impérial : (projet de création d'un) (quest.), 1449.

Stations agricoles (établissement de nouvelles) : disc. d'un proj. de résol., 2050.

Banque Anglo-Canadienne et Continentale : dépôt d'un bill (n° 118), 3916.

Chemin de fer Manitoba and Northwestern : observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4182.

TAYLOR, George, *Leeds.*

Higgs, jeune immigrant renvoyé de Moncton aux Etats-Unis (int.), 153.

Chambre des communes : pièces réservées aux députés, nombre, dimensions, etc. (int.), 155, 492.

TAYLOR, G.—*Suite.*

Clôture de fil de fer : demande de soumissions pour 144 milles, en 1908 (int.), 257.

Aylesworth, George Anson : emploi (int.), 260.

Chemins de fer : passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 297 et suiv.

Marine et Pêcheries : ministère, appointements (sub.), 403.

Commerce : ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.

Douanes : appointements et dépenses casuelles (sub.), 611 et suiv.; divers (sub.), 640 et suiv.; casernes du revenu et service préventif, service préventif secret (sub.), 643, 644.

Travaux publics : ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.

Observatoire astronomique d'Ottawa : nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.

Annuaire statistique : (sub.), 742, 765.

Service civil : commission, appointements (sub.), 753 et suiv.

Expositions : (sub.), 773 et suiv.

Animaux : maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier loi y relative, comité, 792 et suiv.

Canal de Lachine : quai et bassins (sub.), 837 et suiv.

Pénitenciers : pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; pénitencier de Saint-Vincent-de Paul (sub.), 964 et suiv.

Champ de tir de Richmond : (quest.), 1823.

Chemin de fer du sud de la Colombie : dépôt d'un bill (n° 85), 1917.

Chambre des communes : ascenseurs devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures (observ.), 2469.

Chemin de fer Grand-Tronc (compagnie du), dette envers le Canada, et intérêt sur icelle (int.), 2920.

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, dépôt d'un bill (n° 80) y relatif, 1742.

Rivière Saguenay : dragage, etc. (sub.), 2976 et suiv.

Saint-Alphonse de Bagotville : quai, prolongement (sub.), 3070 et suiv.

Commission mixte des pêcheries (sub.), 7319.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard : embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3130.

Ports, rivières et ponts : réparations et améliorations en général (sub.), 3146, 3493.

Nipissing (lac) : amélioration de la navigation entre Monetteville et la baie Ouest (sub.), 3499.

Ashcroft : réseau télégraphique (sub.), 3541.

Tarifs de la ligne Brockville-Westport (quest.), 3673.

Marine et Pêcheries (départ.) : appointements (sub.), 3903.

Chilliwack (bureau de poste) (quest.), 1493.

Griffith, William (quest.), 1494.

Débats : disc. rapport du comité, 1561.

Canal de Trent (sub.), 1683.

Edifices publics à Ottawa (terrains) (sub.), 1693; parc du Major (sub.), 1394.

Franchise postale (usage abusif de la), 1753.

Postes (divers) (sub.), 1815.

Marine et Pêcheries : observ. sur la gestion du départ., 4128; observ. sur achats de fournitures, 4268.

TAYLOR, G.—*Suite.*

- Grève des houilleurs: question, 4348.
 Charlottetown: trottoir du bureau de poste (quest.), 4460.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4668, 6203.
 Intercolonial, conseil de conciliation: quest., 4946.
 Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.
 Lacas, Emile: quest., 4883.
 Inverness, travaux du port: quest., 4885.
 Carson, George: quest., 4946.
 Intercolonial, conseil de conciliation: quest., 4946.
 Port-Hood, brise-lames: quest., 5148.
 Lac-Noir, receveur de la poste: quest., 5152.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5519.
 Cie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 5760.
 Lansdowne, salle d'exercice: quest., 5915.
 Bétail, développement de cette industrie, (sub.), 6123.
 Ile Margaree, phare: quest., 6395.
 Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6490.
 Australie, relations commerciales avec le Canada: observations, 6794.

TAYLOR, James David, *New-Westminster.*

- Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 125.
 Miner, Bill: évasion (int.), 369.
 Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 656 et suiv.
 Expositions: (sub.), 768 et suiv.
 Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser: bill (n° 57), 1re l., 914; 2e l., 1118.
 Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 975 et suiv.
 Câble sous-marin entre île de Vancouver et littoral du Pacifique: pose (int.), 1132.
 Chilliwack: édifice public, achat (int.), 1132.
 Indiens, (sub.): arpentage des réserves, 1207, 1218 et suiv.
 Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (int.), 1311, 1318.
 Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations, 1690.
 St-Jean (fleuve): quai de marée (sub.), 1733.
 Welshpool: quai (sub.), 1730.
 Franchise postale (usage abusif de la), 1759.
 Postes (service ext.): traitement et allocations (sub.), 1808.
 Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1918.
 Journaux libéraux (lettre hebdomadaire aux) (quest.), 2027.
 Coupes de bois sur le domaine fédéral en Colombie-Anglaise: mot. pour le dépôt d'un état, 2021.
 Contrevenant à la loi sur les postes: mot. pour le dépôt d'un état, 2032.
 Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2664.
 Pétail enregistré, importation (int.), 2513.
 Chilliwack: nécessité d'un édifice public à cet endroit (observ.), 2223.
 Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2612.
 Milice (sub.): appointements, 2433 et suiv.; achat d'armes et de munitions, champs de tir, etc., 2441 et suiv.
 Miner, Bill: évasion (int.), 2743.

TAYLOR, J. D.—*Suite.*

- Rivière Fraser: débordement (int.), 2735.
 Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2263.
 Williams-Head: travaux divers aux bâtiments de la quarantaine (sub.), 2206.
 Commission mixte des pêcheries (sub.), 7309 et suiv.
 Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.); 7381.
 Chemins de fer de la Colombie-Anglaise: différend entre le Dominion et la prov., au sujet de la zone des chemins de fer (quest.), 3223.
 Cales de radoub: (quest.), 3223.
 Hickman, W. A., (quest.), 3229.
 Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4140.
 Transcontinental: sous-adjudicataires dans la Colombie-Anglaise, observ., 5248; ouvriers sibériens: quest., 5154, 5248.
 Miner, Bill: quest., 5154.
 Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5601; salaires restés impayés, quest., 5154.
 Nickell, droits d'exportation: quest., 5919.
 Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6202.
 Journée de travail: observ., 6243.
 Stations d'expériences (sub.), 6250.
 Intercolonial, affaire Gillis: quest., 6394.
 Dragage en général (sub.), 6864.
 Réglementation des pêcheries: observ., 6823, 6843.
 Ports et voies fluviales en Colombie-Angl., travaux généraux (sub.), 6874.
 Pêcheries en Colombie-Anglaise: observ., 6823.

TEMPLEMAN, hon. William, *Comox-Atlin.*

- Présentation à la Chambre, 1917.
 Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscations, dépôt (int. Barr), 2935.
 Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3013 et suiv.
 Service des mines: tourbes et houille (sub.), 7408.
 Essayerie de Vancouver (sub.), 7409.
 Musée Victoria, spécimens (sub.), 7409.
 Engrais de ferme: bill (n° 110), 1re l., 3078; observ. en comité gén., 4684, 5469.
 Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3548.
 Médicaments brevetés: application de la loi, rép. à quest. Séguin, 3677.
 Mines (départ. des): traitement du personnel (sub.), 3884.
 Substances alimentaires pour animaux domestiques: dépôt d'un bill (n° 127), 4154; disc. des articles, 5470; observ. sur la 3e l., 5480; disc. des modifications du Sénat, 7075.
 Explorateurs à la baie James: rép. à quest. Ames, 4945.
 Revenu intérieur, agents à Belleville et Corbyville: rép. à quest. Porter, 5150.

THOBURN, William, *Lanark-nord.*

- Exposition: (sub.), 773.
 Lainages (industrie des): observ., 4369, 4425.
 Assurance: disc. d'un projet de résolution, 7033.

THORNTON, Charles Jonas, *Durham*.

- Poste rurale: observ., 2945.
Stations météorologiques d'Ontario: quest., 3377; de Port-Hope, 4207.
Cobourg, marchés relatifs aux travaux du port: quest., 4210.

TOBIN, William Edmund, *Richmond-et-Wolfe*.
Disraéli: quai (observ.), 2489.TODD, William F., *Charlotte*.

- Discours du trône: adresse en réponse (débat), 16.
Oshawa: édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1469.

TURCOTTE, G. A., *Nicolet*.

- Défense navale: observ., 3744.
Journée de travail: observ., 6222.

TURCOTTE, Joseph Pierre, *comté de Québec*.

- Discours du trône: adresse en réponse (débat), 21.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. du bill (n° 44) y relatif, 1962.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2055.
Clarke-City: quai (sub.), 3064; bassins de radoub à Québec et à Montréal (observ.), 3064.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4150.
Lainages, industrie: observ., 4446.
Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4786.

TURGEON, Onésiphore, *Gloucester*.

- Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1524.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerston), 2332.
Chemin de fer central: observ., 6115.

TURRIFF, John Gillanders, *Assiniboia*.

- Chemin de fer Brandon Transfer: compagnie du: bill (n° 9), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique: section commune à Fort-William, bill (n° 25), 1re l., 304.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et chemin de fer central du Manitoba: gare commune à Portage-la-Prairie, bill (n° 28), 1re l., 304.
Chemin de fer transcontinental national: embranchement sur le lac Supérieur, bill (n° 30), 1re l., 304; 2e l., 702; 1080.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 396.
Service civil: commission, appointements (sub.), 416 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 428 et suiv.
Indiens (sub.): soins et médicaments, 1054.
Chemins de fer: bill (n° 65) pour modifier loi de façon à obliger compagnies ayant obtenu chartes, à construire chemin, 1re l., 1305.
Émission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1410.

TURRIFF, J. G.—*Suite*.

- Personnel administratif: (quest.), 1646.
Lachine, travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1654.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1762.
Argent américain, exportation: quest., 7113.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2179.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2260.
Chemin de fer du nord d'Athabaska: dépôt d'un bill (n° 84) y relatif, 1917.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts. pour les voyageurs, 3089.
Intercolonial: réclamations (sub.), 3096.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3179 et suiv.; observ. sur mot de renvoi au comité des ordres permanents, 5726 et suiv.; observ. en comité gén., 6352.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill n° 79, 3215, 3334.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3853 et suiv.
Cie d'ass. contre l'incendie British Colonial: dépôt d'un bill (n° 114), 3861; 2e l., 4064.
Coltman, Annie Louisa: dépôt d'un bill (n° 116) tendant à faire droit, 3861; 2e l., 4064.
Blachall, Victor Eccles: dépôt d'un bill (n° 115) tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4171; disc. des modifications du Sénat, 6380.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4191.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6380.
Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 187) relatif à l'augmentation générale de \$150, 6661.
Australie, relations commerciales avec le Canada: observations, 6791.
- VERVILLE, Alphonse, *Maisonneuve*.
Immigration: primes (quest.), 3918.
Budget, discussion générale, 5007.
Journée de travail: bill (n° 22), 1re l., 251; retrait du bill, 5249; observ., 6209.
- WALLACE, Thomas George, *York-centre*.
Markham: édifice public (sub.), 1464.
Frais de l'administration des postes à Newmarket et Aurora (quest.), 1648.
Canal de Trent (sub.), 1682; 1991.
Newmarket: dépenses pour le canal (quest.), 2021; disc. d'une interp., 3288; section entre le lac Wilcox et Newmarket: quest., 5421.
Sud-Africain: fonds patriotique, qu'en fait-on? (int.), 2279.
Porcelaines, droits: quest., 4883.
Budget: discussion gén., 5228.
Produits maraîchers: quest., 5358.
Concession Mackie: quest., 6723.
Markham, édifice public: quest., 6723.
Réserve des Gens du Sang: quest., 7118.

- WARBURTON, Alexander B., *Queen (I.P.-E.)*.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid) 228 et suiv.
Service civil: commission, appointements (sub.), 748 et suiv.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: disc. d'une mot. y relative, 1553.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3128.
Défense navale: observ., 3737.
Service de navigation à l'île du Prince-Edouard: retrait d'une motion pour dépôt de doc., 4262.
Budget: discussion gén., 5179.
Prince-Edouard (île du), communications avec la terre ferme: observations, 6768.
- WHITE, Gerald Verner, *Renfrew-nord*.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1798.
Milice (sub.): achat d'armes, de munitions, champs de tir, etc., 2441; entretien des propriétés militaires, 2447.
Ports, rivières et ponts: améliorations (sub.), 3496.
Petewawa, camp d'instruction: quest., 5924.
- WHITE, William Henry, *Victoria (Alta.)*.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3033.
- WILSON, Uriah, *Lennox-et-Addington*.
Agents d'immigration (paiements aux) (quest.), 1484.
Immigration: impressions et annonces (int.), 2515.
Rivière Napanee: dragage (observ.), 2210.
"Annuaire Statistique" (sub.), 3369 et suiv.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences nationales et étrangères (sub.), 7367.
- WILSON, Charles Avila, *Laval*.
Service civil: commission, appointements (sub.), 419.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 835 et suiv.
Dragage de la rivière Jésus: (int.), 1128.
Quai entre Pointe-aux-Trembles et Longue Pointe, construction (int.), 1127.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (quest.), 1496.
Pointe-aux-Trembles (quai) (quest.), 1645.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1842.
Budget: disc. générale, 5042.
- WORTHINGTON, Arthur Norreys, *Sherbrooke*.
Milice: service annuel, camps militaires dans les Cantons de l'Est (int.), 361, 362.
Fusil Ross: emploi à Bisley. baïonnette de ce fusil (int.), 362, 363; comité y relatif, rapport (int.), 497; en vertu de quelle autorisation le fusil Ross a-t-il été accepté et adopté? (int.), 1131; correspondance échangée au sujet du fusil Ross (mot. pour doc.), 1255.
Service civil: commission, appointements (sub.), 752 et suiv.
Costello, Thomas: emploi (int.), 1241.
Fusils: importation de fusils suisses et autres (int.), 2516.
Guerre sud-africaine: concession de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2357 et suiv.
Milice: ministère (sub.): appointements (observ. sur la milice en général), 2419 et suiv.; 2458 et suiv.
Brewster, M.: quest., 3684.
Camps d'instruction dans la province de Québec: quest.: 5927.
Bisley, usage du fusil Ross: quest., 5928.
Sherbrooke, formation d'un régiment: quest., 5928; salle d'armes: quest., 5929.
Cantons de l'Est, camp de cavalerie: quest., 5930.
- WRIGHT, William, *Muskoka*.
Recensement et statistiques: (sub.), 738.
Elections: paiement des employés (int.), 1126.
Indiens (sub.): arpentage des réserves, 1215; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1224 et suiv.
Canal de la Trent (sub.), 1668, 1999.
Canal Welland (sub.), 2144.
Chemins de fer: mise à part de \$200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham), débat, 2527.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2261.
Tiffin: port, améliorations (sub.), 2233.
Victoria: port, améliorations (sub.), 2235.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3155.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3304.
Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3523.
Îles de la baie Georgienne (quest.), 4213.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4655.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4691 et suiv.
Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4782.
Ottawa, édifices projetés rue Sussex: quest., 4885.
Budget: discussion gén., 5267.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution, 6693.

INDEX

2me PARTIE -- SUJETS

- ABOLITION du Sénat: disc. d'un projet de résolution déposé par M. Lancaster, 1501 et suiv.
- Accise: appointements, (sub.) 460.
- Acier: compagnie d'aciéries d'Algoma; fabrication de rails, (int. Boyce) 354; importation d'acier, (mot. Boyce pour doc.) 374.
- Administrations centrales (personnel) (quest. Foster), 1826.
- Affaires extérieures: dépôt d'un proj. de résol. créant un dépt. des, 1917; disc. en comité général, 2089; dépôt d'un projet de loi (n° 96) 1re l., 2121; 2e l., 4711; 3e l., 4711.
- Affaires indiennes: rapport, (dépôt) 15, industrie agricole au Canada, (int. Lennox) 157; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1024, 1029.
- Agents d'immigration (paiements aux) (quest. Wilson, Uriah) 1484.
- Agents d'immigration en France (quest. Ecrement), 1493.
- Agriculture: ministère, rapport, (dépôt) 13; nombre de cultivateurs au Canada; argent placé dans les exploitations agricoles; valeur des produits de chaque année, (int. Lennox) 157; appointements, (sub.) 677; personnel du service extérieur à Ottawa, (int. Foster) 808, augmentations d'appointements, (int. Foster) 1116; dépenses, de 1900 à 1908, (int. Edwards) 1129; documents imprimés et distribués au public par ordre du ministère, (mot. Sinclair pour doc.) 1257; employés s'occupant des seules questions agricoles (quest. Armstrong), 2916; nouveaux commis (sub.), 7324; arts, agriculture et statistique (sub.), 7325, 7326.
- Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int. Herron), 2736.
- Alcool méthylique: fourni aux fabricants, (sub.) 474; achat d', (quest. Miller) 1475.
- Aliments: falsification, bill (n° 100) pour modifier la loi y relative, 1re l., 2341.
- American Barlock Company: bill (n° 123) déposé par M. Macdonell, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5707.
- Anciens de la région canadienne de la province septentrionale de l'Eglise morave en Amérique: bill (n° 167) (BB) à l'effet de constituer en corporation le bureau des, 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
- Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; 2e l., 790; comité, 791; 3e l., 812; animaux tués par les chemins de fer, (int. Sharpe) 717; dépenses pour protection de la santé des animaux (quest. Perley) 866.
- Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2470
- Annuaire Statistique (subs.), 3369; 738, 765
- Anse-aux-Ecossais: brise-lames (sub.), 3420.
- Anse-à-la-Barbe: brise lames (sub.), 2655.
- Anse-à-Beaufils: quai, brise-lames (sub.), 2355.
- Anse-au-Breton: brise-lames (sub.), 2595.
- Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2656.
- Anse-au-Portugais: brise-lames (sub.), 2648; brise-lames (sub.), 3120.
- Aphés contagieuses: introduction des Etats-Unis en Canada, (mot. Sharpe) pour doc.) 549.
- Appareils de ventilation et de sauvetage de la nouvelle aile de la Chambre des communes. (observ.) 7114.
- Arbitrages et sentences arbitrales (sub.), 2168.
- Archives: (sub.) 725 et suiv.
- Argent américain, exportation (observ.), 7113.
- Arisaig: réfection du quai et du brise-lames (sub.), 3419.
- Armée du salut du Canada: dépôt du bill (n° 142) constituant en corporation le conseil d'administration de l', 4650; 2e l., 4788; disc. en com. gén., 6373; 3e l., 6375.
- "Armorial Explosives (1908), Limited", brevets, bill (n° 93), 2726, 2880.
- Armes offensives (port d'): dépôt, par M. Lewis, d'un projet de loi (n° 83) y relatif, 1816.
- Arpentage: sur la Saskatchewan du Nord, int. McCarthy) 916; exécuté par M. Vaughan (mot. Bradbury pour doc.) 2247.
- Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.
- Association médicale canadienne: dépôt, par M. Roche, d'un bill (n° 134) la concernant, 4453; 2e l., 4684; discuss. en com. gén., 5094; 3e l., 5146.
- Assurances: commission des, témoignages pas inclus dans le rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (int. Macdonell) 254; projet de loi concernant les assurances, en sera-t-il présenté un? (int. Perley) 1023, 1077; représentations, etc., adressées au comité des banques et du commerce, pendant la session de 1907-1908, au sujet du bill (n° 42), dépôt (mot. Miller), 2630; assurances, bill (n° 97) y relatif, 1re l., 2239; 2e l., 2708; disc. en com. gén., 7016; 7122; 3e l., 7156.
- Attentats et voies de fait (proj. de loi n° 88) déposé par M. Lewis, 1re l., 2081.
- Auditeur général: rapport, (dépôt) 13; (int. Borden) 922, 1319; dépôt, par M. Fielding, de la partie O du rapport annuel, 1472; bureau, appointements (sub.), 403 et suiv.; dépôt par M. Paterson, 2e vol. du rapp. annuel, 1558.
- Australie, relations commerciales avec, observ., 6791.
- Aviation: essais au Canada (int. Hughes), 2517.
- Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest. W. Sharpe), 1499; (mot. W. Sharpe pour dépôt de documents), 1836.
- Avonport: jetée, réparations (sub.), 2593.
- Aylwin, Francis Percival: demande d'une certaine étendue de terrain dans l'Alberta, pour fins d'irrigation, (mot. Magrath pour doc.) 1255.

- Aylen, J., a-t-il été employé en qualité d'ingénieur du Transcontinental? (quest. Lennox) 5358.
- Aylesworth, George Anson: emploi, (int. Taylor) 260.
- BACON: amélioration, (int. Beattie) 360.
- Baie Saint-Laurent: port (sub.), 2594.
- Baie de la Faim: barrage (int. Robb), 368.
- Bail Mackie sur la rivière au Lait (quest. Wallace), 6723.
- Bailey's-Brook: améliorations au port (sub.), 3419.
- Banff: conduites et distribution d'eau, et égouts, (sub.) 1236.
- Banfield Creek: bateau de sauvetage (quest. Barnard), 1831.
- Banques: dans quelles banques le gouvernement fait-il ses dépôts? (int. Macdonald) 257; loi des, (quest. Macdonell), 1833.
- Banque de Montréal: commission à elle versée relativement au paiement de l'intérêt et au fonds d'amortissement, (explication par sir Wilfrid Laurier) 421.
- Banques: chartées, balances en leur possession, impayées pendant plus de cinq ans (mot. Sharpe), 2740.
- Banque Centrale du Canada: liquidation (int. Donnelly) 2273.
- Banque de Vancouver: bill (n° 52), 1re l., 778; 2e l., 1042; en comité, 2268; 3e l., 2269.
- Banque Anglo-Canadienne et Continentale: dépôt d'un bill (n° 118) par M. Talbot, 3916; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
- Banque de Winnipeg: dépôt par M. Guthrie, d'un bill (n° 158) y relatif, 5246; 2e l., 5766; 3e l., 951.
- Barriefield: camp de, (quest. de privilège par M. J. W. Edwards), 5906.
- Bassins de radoub: nouvelles subventions pour en encourager la construction, (int. Lennox) 258, 505.
- Bathurst: percepteur de la douane à (quest. Crockett), 5422.
- Bâtiments de la quarantaine: travaux divers (sub.), 1713.
- Batiscan: creusage du chenal à l'embouchure de la rivière (sub.), 3460.
- Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
- Bebbington, Thomas: révocation de son certificat de pilote (mot. Barnard pour dépôt de doc.) 4214.
- Bell, Charles F.: destitution (int. Foster), 2454.
- Belleville: salle d'exercices, construction, (int. Porter) 709, 862; salle d'armes, (sub.) 1431.
- Bérubé, Abbé E. P.: emploi de l' (quest. Paquet), 4208.
- Bestiaux dans les stations d'expérience (mot. Staples pour dépôt de doc.), 1500.
- Bétail: sur les fermes de l'Etat, (int. Staples) 574; enregistré, importation (int. Taylor), 2513; bétail Holstein, pas de spécimen de cette race à la ferme expérimentale, pour-quoi? (int. Armstrong), 2916; développement de l'industrie (sub.), 6143.
- Bibliothèque du Parlement: rapport des bibliothécaires, (dépôt) 13.
- Bills d'intérêt privé: taxe sur les, (observ. par M. Guthrie), 5245; remboursement de la taxe (dépôt d'une mot. par M. Ethier), 6185.
- Birdsal's-Landing: quai, coût, (int. Sexsmith) 871.
- Bisley: usage du fusil Ross (quest. Worthington), 5928.
- Blackhall, Victor Eccles: dépôt d'un bill (n° 115) par M. Turriff, tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
- Blé de semence pour la Sask. et l'Alberta (quest. W. Sharpe), 1499; (mot. W. Sharpe pour dépôt de documents), 1835.
- Boat-Harbour: port, travaux (int. Rhodes), 2450, 2982.
- Bois: réglementation des coupes, (int. Lalor), 361; papier, pâte de bois, bois en grume et bois scié, projet d'abolir les droits entre Etats-Unis et Canada, sur ces articles (int. Borden), 2518; bois créosoté, pour travaux dans Provinces maritimes (sub.) 2654; permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int. Campbell), 2740.
- Bonaventure: comté de (mot. Lennox pour doc.), 2341.
- Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1716.
- Bowden, Annie: dépôt, par M. Sproule, du bill (n° 194) pour faire droit à, 7257; 2e l., 7258; 3e l., 7327.
- Brevets: section des, (sub.) 733; bill (n° 93) concernant certains brevets, 1ère l., 2238.
- Brevet appartenant à M. Th. L. Smith: dépôt, par M. Bickerdike, d'un projet de loi (n° 71) y relatif, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
- Brewster, M. (quest. Worthington), 3684.
- Bridgewater: édifice public (sub.), 1354.
- Brophy: receveur de la poste, (int. Maddin) 1251.
- Brunet, A., directeur du Transcontinental: rémunération (sub.) 2155.
- Budget: état comptant énoncé sur page 15 du discours sur le budget, de 1898, (mot. Ames pour doc.) 181; discussion générale, 4789; 4840, 4889, 4953, 5055, 5100, 5157, 5249, 5288.
- Buell, M. (quest. S. Sharpe), 3438.
- Bureau de la commission de conservation (sub.), 7410.
- Burlington: jetée du canal, reconstruction, (sub.), 3140.
- Buttes-à-la-Lime: agence indienne (question Campbell), 3219.
- CABLE sous-marin entre île de Vancouver et littoral du Pacifique: pose, (int. Taylor) 1132.
- Cabotage: commerce du (quest. Stanfield) 3227; en Canada, (quest. Stanfield) 5918.
- Caisses d'épargne du govvt.: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses, et portant intérêt à 3 p. 100, (int. Sharpe) 716, 1126.
- Caisses d'épargne (intérêt sur les dépôts dans les) (quest. Chisholm) 1474; (quest. Sharpe S.) 1824; (quest. S. Sharpe) 5153; intérêt sur les dépôts (quest. Macdonell), 5152.
- Caisse de prévoyance des employés du réseau de l'Etat: dépôt, par M. Graham, d'un bill (n° 164) y relatif, 5517; 2e l., 7072; disc. en com. gén., 7072; 3e l., 7073.
- Campbell, Bush: emploi, (int. Sharpe) 1125.
- Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.
- Camps d'instruction dans la province de Québec (quest. Worthington) 5927.
- Canada: bilan de son actif, au 31 déc. 1908, (mot. Ames pour doc.) 180; argent disponible déposé au crédit du Canada, le dernier jour de chaque mois, du 1er avril 1907 au 31

- déc. 1908, (mot. Ames pour doc.) 180; paiements susceptibles d'être exigés de l'Etat, au 1er janvier 1909, (mot. Ames pour doc.) 180.
- "Canada Posten" subvention au, (mot. Bradbury pour dépôt de doc.) 4214.
- Canadian Patriotic Fund: dépôt, par sir Frederick Borden, d'un bill (n° 175) y relatif, 6180; 2e l., 7071; 3e l., 7071.
- Canal de la baie Georgienne: rapport au sujet du tracé, (dépôt) 15.
- Canal de Cornwall (sub.): pour réparer l'affouillement, 2141; pour réparer levée nord entre écluses 18 et 19, 2141.
- Canal des Galops (sub.): superstructure en béton et ponts pour jetées, à l'entrée d'about, 2141.
- Canal Rideau (sub.): réfection de ponts, 2142.
- Canal de la rivière Holland: construction (int. Sharpe), 2275; évaluation des terres pour droits de passage (int. Lennox), 2739.
- Canal de la Trent (sub.): améliorations, 2142; construction, 2189; passes migratoires, nécessité d'en établir (observ. Porter), 2827.
- Canal de la Trent: prolongement, étude et rapport à ce sujet, (int. Currie) 500.
- Canal Welland (sub.): renouvellement des jetées d'entrée à Port-Maitland, 2142; grosses réparations, 2146; pour renouveler fondations de l'écluse Junction, 2148; nouvel appareil en acier pour lever portes, 2164; pour renouveler trois ponts de fossés d'irrigation, 2164; coût du canal Welland (int. McCall), 2276; ouvriers y employés, (int. Lancaster) 497; (int. Lalor) 860.
- Canal de Carillon et Grenville: service, maintien et réparations (mot. Perley pour dépôt de documents), 1835; réparations à la brèche du barrage de Carillon (sub.), 2141; pour macadamiser chemin public le long du vieux canal, 2141; écluse de Sainte-Anne, réfection des vieux ponts de bois sur éboulements du chemin, 2141.
- Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.), 829.
- Canal de Soulanges: employés, (int. Boyer) 915; (quest. Lortie) 1483.
- Canal entre lac Simcoe et Newmarket: plans, travaux, coût, (mot. Foster pour doc.) 1179.
- Canaux de Carillon et de Grenville: (quest. Perley), 1474.
- Canaux de Québec: travaux (sub.), 2016.
- Canaux (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169; réparations au canaux, et appointements des employés, 2186.
- Cantons de l'Est: camp de cavalerie (quest. Worthington), 5930.
- Cap-Breton-sud: élections (quest. Maddin), 5921.
- Cap Saint-Ignace: quai (sub.) 2665; réservoir d'eau à la gare de l'Intercolonial (mot. C. Roy pour dépôt de doc.), 4214; travaux de la gare (mot. Roy pour dépôt de doc.) 4214.
- Cap Tourmentin: brise-lames (sub.), 1718.
- Cape-Bald: brise-lames (sub.), 1718.
- Caribou: service du courrier (quest. Burrell), 1832.
- Carillon: forces hydrauliques au rapide de (quest. Boyer), 1645.
- Carson, George (quest. G. Taylor), 4946.
- Carter, Edward S., employé sessionnel (quest. Daniel), 5356.
- Caribou, N.-E., jetée, construction (int. Crosby), 2274.
- Carleton, comté: M. R. L. Borden déclare remettre son mandat, 98; émission d'un nouveau bref d'élection, (M. l'Orateur) 166.
- Cartes du Dominion et du Nord-Ouest: frais d'impression (sub.), 3665.
- Catholic Church Extension Society of Canada: dépôt, par M. Gauvreau, d'un bill (n° 176) la concernant, 6388; 2e l., 6557; 3e l., 6952.
- Causes: portées devant la commission des chemins de fer, dépenses y relatives (sub.), 2198.
- Chambly: canal, améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
- Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles, les mercredis (mot. Laurier), 2129; ascenseurs ne fonctionnant qu'à neuf heures du matin, devraient fonctionner dès sept heures (observ. Taylor), 2469; aile neuve aux édifices, dimensions, coût, etc., (int. Foster 146, 177; pièces réservées aux députés, nombre, dimensions, les noms des occupants, etc., (int. Taylor) 185; comité du restaurant, institution, (mot. Pugsley) 303; sénateurs membres de ce comité, message du Sénat, (M. l'Orateur) 398; 2e rapport de ce comité, (mot. Pugsley pour adop.) 422; distribution des locaux de la Chambre, (int. Taylor) 492; commis et messagers nommés depuis 1880, (mot. Paquet pour doc.) 548; séances du matin, 5423; classement des fonctionnaires, 6398; modification du règlement, 6427; frais d'administration (sub.), 7107; toiture de l'aile neuve (quest. Lennox), 7420.
- Champ de tir de Richmond (quest. G. Taylor) 1823.
- Charbon: extrait de l'Alberta, droits (int. Herron), 2736.
- Charcuterie: importation des Etats-Unis *via* Kingston, (int. Edwards) 1241.
- Charlottetown: trottoir du bureau de poste (quest. G. Taylor), 4460.
- Chemins de fer et Canaux (départ. des): appointements (sub.), 488; rapport du ministre, dépôt (int. Emmerson), 1319; dépôt par M. Graham, du rapport annuel, 1392; (quest. Monk), 4212.
- Chemins de fer: bill (n° 2) pour modifier loi concernant billets de voyageurs, (M. Reid), 1re l., 95; 2e l., 579.
- Bill (n° 3) concernant passages à niveau, (M. Bickerdike) 1re l., 95; 2e l., 583.
- Bill (n° 6) pour protéger vie des citoyens, aux passages à niveau, (M. Lancaster) 1re l., 97; 2e l., 393; comité, 549; 3e l., 923.
- Bill (n° 7), relatif à incendies causés par locomotives, (M. Clarke), 1re l., 97; 2e l., 393.
- Accidents survenus aux passages à niveau antérieurement au 31 mars 1908, (mot. Lennox pour doc.) 165; chemins de fer intercolonial, de Windsor et de l'I.P.-E., (mot. Ames pour doc. concernant certains item paraissant dans les comptes publics) 180.
- Bill (n° 20), dommages, procédures, 1re l., 253; 2e l. et comité, 812-813; comité et 3e l., 822.
- Bill (n° 21) pour placer chutes d'eau sous la haute main du gouv't, quant au prix que doit payer le public, aux concessionnaires de l'Etat, 1re l., 253; 2e l. et comité, 1179; 3e l., 1184.

- Passages à niveau: accidents, décision du conseil privé, le Gouv't proposera-t-il une loi à ce sujet? (int. Edwards) 263; débat, 263 et suiv.; commission des chemins de fer: dépôt de son rapport, (l'hon. M. Graham) 303; lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer au sujet des passages à niveau, (int. Lennox) 305, 578; bill (n° 32) pour faciliter construction des chemins de fer, 1re l., 343; 2e l., 923; nombre de demandes adressées à la commission, (mot. Foster pour doc.) 372; bill (n° 39) pour modifier la loi des chemins de fer, de façon à accorder de nouveaux pouvoirs à la commission des chemins de fer, 1re l., 491.
- Voitures en acier sur chemins de fer, (int. Sproule) 508; passages à niveau, nombre d'accidents arrivés, (int. Lennox) 577; chemins de fer canadiens: (observ. Maclean), débat, 660 et suiv.; chemins de fer, dans l'Alberta, subventions, (int. McCarthy) 712; bill (n° 54) pour modifier la loi des chemins de fer, articles 252, 253 et 254, 1re l., 858; défense aux compagnies d'enlever pendant l'hiver les madriers placés aux croisements des voies ferrées avec la voie publique, (int. Schaffner) 1077; milles construits, de 1888 à 1908, (int. Middlebro) 1135; passages à niveau, accidents, article du "Citizen", (observ. Lennox) 1178; la commission des chemins de fer et les connaissements, (int. Robb) 1244; capital des compagnies de chemins de fer, et leurs tarifs, (int. Borden) 1252; chartes accordées depuis 1900, (mot. Magrath pour doc.) 1256; passages à niveau, accidents, débat sur projet de résolution Lennox, 1257 et suiv.; bill (n° 65) pour modifier la loi des chemins de fer, de façon à obliger compagnies ayant obtenu chartes, à construire chemins, 1re l., 1305; construction d'un chemin de fer dans le comté de King, I.P.-E., (int. Fraser) 1312; chemins de fer (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169; bill (n° 99) pour modifier la loi des chemins de fer, 1re l., 2238; mise à part de \$200,000 par année pendant cinq ans, pour traverses à niveau (projet de résolution Graham), 2454, 2518, (débat), 2547; bill (n° 106), à ce sujet, 1re l., 2566; disc. générale, 6494; 2e l., 6508, 6605, au scrutin, 6621; 3e l., 6625; adoption d'un amendement du Sénat, 7414; observ. sur le tarif à 2 cents pour les voyageurs, 3080; dépôt, par M. R. Smith, d'un projet de loi (n° 72) pour la modifier, 1392; dépôt, par M. Currie, d'un bill (n° 172) modifiant la loi y relative, 5910.
- Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointements, (int. Borden) 1237; recettes et dépenses des, (quest. Ames) 1495; longueur des voies ferrées en Saskatchewan (quest. Lake), 3676; dépôt d'un bill (n° 111) par M. E. N. Lewis, relatif à l'hygiène des voyageurs, 3555; expropriation de terrains (quest. D. D. Mackenzie), 5053; de la Colombie-Anglaise: différend entre le Dominion et la province au sujet de la zone des (quest. J. D. Taylor), 3217.
- Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de le construire, (mot. Meighen pour doc.) 722, 1113.
- Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie: bill (n° 46) pour en changer le nom, 1re l., 777; 2e l., 1042.
- Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777; 2e l., 2042; comité et 3e l., 2182.
- Chemin de fer terminal de Montréal: bill (n° 48), 1re l., 777; 2e l., 1442; disc. en comité général, 6955; 3e l., 6957.
- Chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: bill n° 49), 1re l., 777; 2e l., 1042.
- Chemin de fer international de Rimouski: bill (n° 50), 1re l., 778; 2e l., 1442.
- Chemin de fer de Walkerton à Lucknow: bill (n° 53), 1re l., 778; 2e l., 1042; comité et 3e l., 2182.
- Chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon: bill (n° 58), 1re l., 914; 2e l., 1113; en comité, 2269; 3e l., 2269.
- Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions, (observ. W. F. Maclean), débat, 438 et suiv., 823 et suiv., (int. Maclean) 930.
- Chemin de fer Salisbury-Harvey: compagnie du, bill (n° 35), institution civile, 1re l., 491; 2e l., 817; disc. en comité général, 1439; 3e l., 1598.
- Chemin de fer central du Pacifique-Sud: bill (n° 36), 1re l., 491; 2e l., 820; comité et 3e l., 2182.
- Chemin de fer Canadian-Quebec: compagnie du, bill (n° 38), 1re l., 491; 2e l., 822, observ. sur les modifications du Sénat, 4838, 4894; adoption des modifications du Sénat, 5765.
- Chemin de fer Canadian Liverpool and Western: compagnie du, bill (n° 44), 1re l., 660; 2e l., 1042; disc. en comité gén., 1783, 1962; en comité, 2172; 3e l., 2248.
- Chemin de fer Tilsonburg-Lac Erié-Pacifique: compagnie du, bill (n° 41), 1re l., 660; 2e l., 1042.
- Chemin de fer Toronto-Niagara et Western: compagnie du, bill (n° 42), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2177; 3e l., 2197.
- Chemin de fer central d'Alberta: compagnie du, bill (n° 23), 1re l., 303; 2e l., 462.
- Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves: compagnie du, bill (n° 24), 1re l., 304; 2e l., 462; disc. en comité gén. et 3e l., 1438.
- Chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, section commune à Fort-William: bill (n° 25), 1re l., 304; 2e l., 462.
- Chemin de fer central de Kootenay: compagnie du, bill (n° 26), 1re l., 304; 2e l., 462.
- Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et chemin de fer central du Manitoba, gare commune à Portage-La-Prairie; bill (n° 28), 1re l., 304; 2e l., 462.
- Chemin de fer Winnipeg and Northwestern, compagnie du: bill (n° 29), 1re l., 304; 2e l., 463; en comité, 2181; 3e l., 2248.
- Chemin de fer de la baie d'Hudson au Pacifique: compagnie du, bill (n° 43), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2182; 3e l., 2182.
- Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention, (int. Paquet) 714.
- Chemin du Sud de Collingwood, compagnie du, institution civile, bill (n° 12), (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
- Chemin de fer Grand-Tronc, compagnie du: bill (n° 13) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; dette envers le Canada, et intérêt sur icelle (int. Taylor), 2920.
- Chemin de fer Huron et Ontario, compagnie du, bill (n° 14) y relatif, (M. Pardee), 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.

- Chemin de fer canadien de l'Ouest, compagnie du, institution civile: bill (n° 11), (M. McCraney), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1039-1042.
- Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908, (int. Foster) 168.
- Chemin de fer de Madoc à Eldorado: remise en exploitation (int. Northrup) 256.
- Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser: bill (n° 57), 1re l., 914; 2e l., 1113.
- Chemin de fer Burrard, Westminster Boundary: bill (n° 61), 1re l., 1178; 2e l., 1443.
- Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, 1re l., 1178; 2e l., 1443; comité, 2673, 2724; 3e l., 2725.
- Chemin de fer de Victoria au détroit de Barkley: bill (n° 59), 1re l., 914; 2e l., 1442.
- Chemin de fer Arnprior-Pontiac, compagnie du: bill (n° 87), 1re l., 2081; 2e l., 2290; 3e l., 5093.
- Chemin de fer Arthabaska-nord, compagnie du: bill (n° 84), 1re l., 1917; 2e l., 2269; 3e l., 4205.
- Chemin de fer Canada-est: prix payé par le gouvernement (int. Ames), 2270, 2726.
- Chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, compagnie du: bill (n° 75), 1re l., 1563; 2e l., 2269; 3e l., 4206.
- Chemin de fer Cobalt Range, compagnie du: bill (n° 86), 1re l., 1917; 2e l., 2270; 3e l., 4064.
- Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, compagnie du: bill (n° 81), 1re l., 1742; 2e l., 2269; renvoi 3673; 3e l., 3811.
- Chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest, compagnie du: bill (n° 81), 1re l., 1742; 2e l., 2269; observ. en comité gén. 4161; 3e l., 4205; adoption des amendements du Sénat, 6378.
- Chemin de fer transcontinental national: emplacements vendus le long de la ligne pour gares, etc., (int. Foster) 149; classification excessive, mesures prises pour décider questions pendantes à ce sujet, (int. Lennox) 186; nombre total d'employés, (int. Sifton) 261; commission, dépôt de son rapport, (l'hon. M. Graham) 303; embranchement sur le lac Supérieur, subvention du gouvernement d'Ontario, bill (n° 30), 1re l., 304; 2e l., 702, 1080; vacances causées dans la commission des chemins de fer par le décès de M. Greenway, quand sera-t-elle remplie? (int. Staples) 557; sommes empruntées pour construction de la division de l'Est, (int. Ames) 715; construction d'un embranchement sur Montréal, (int. Gervais) 861; renvoi d'ingénieurs, (int. Gordon) 862; adjudication d'entreprises, (int. Ames) 865; employés de la commission construction, (mot. Gervais pour doc.) 871; mémoire concernant le coût de ce chemin, (int. Ames) 1114; terminus à Winnipeg, (int. Haggart) 1129; embranchement sur Orillia, (int. Ames) 1137; achat de terrains pour tête de ligne à Winnipeg, (mot. Bradbury pour doc.) 1140; sommes payées pour la construction des chemins, (int. Borden) 1246-1247; partie construite du chemin, (int. Borden) 1240; inspection (sub.), 2178; nombre d'employés (mot. Foster pour doc.), 2267; immeubles vendus sur le parcours de ce chemin, pour gares terminales (mot. Foster pour doc.), 2267; le Gouv. va-t-il déposer un projet de loi concernant ce chemin? (int. Borden), 2343; difficultés avec la commission du
- Transcontinental (int. Lennox), 2477; prix de la section de Moncton à Winnipeg (int. Owen), 2518; obligations, division du produit des (int. Foster), 2736; prêt de \$10,000,000 à la compagnie, projet de (résol. Fielding), 2825; (int. Borden), 2332.
- Chemin de fer London and Northwestern, compagnie du: institution civile, bill (n° 102), 1re l., 2449; 2e l., 2725; discus. en com. gén. 4062; 3e l., 4205.
- Chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), 1re l., 1742; 2e l., 2269; disc. en com. gén. 3329; 3e l., 3342.
- Chemin de fer du sud de la Colombie-Anglaise, compagnie du: bill (n° 85), 1re l., 1917; 2e l., 2269; 3e l., 4206.
- Chemin de fer Superior and Western Ontario, compagnie du: bill (n° 78), 1re l., 1563; 2e l., 2383; disc. en com. gén. 4183; 3e l., 4205.
- Chemin de fer Thessalon-Northern, compagnie du: bill (n° 104), 1re l., 2473; 2e l., 2758; disc. en com. gén. 5856, 6367; 3e l., 6372.
- Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, compagnie du: bill (n° 96), 1re l., 2238; 2e l., 2725; 3e l., 4064; prolongation de délai pour parachever ses voies autorisées, pétition à cette fin, bill à ce sujet (1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné soit jugé suffisant), (mot. Clarke pour adop.), 2131; (mot. McCraney, idem), 2237.
- Chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche: dépôt d'un bill (n° 119), par M. D. A. Gordon, 3916; 2e l., 4064; 3e l., 5093.
- Chemin de fer de Windsor, Essex and Lake Shore Rapid: dépôt d'un bill (n° 120) par M. Clarke (Essex), 4017; 2e l., 4206; 3e l., 5093.
- Chemin de fer de Cabano: dépôt d'un bill (n° 122) par M. Gauvreau, 4018; com. gén. 5093; 3e l., 5094.
- Chemin de fer de l'Est du Canada: observ. par M. Graham, 3557.
- Chemin de fer de l'Alberta et de la Saskatchewan: longueur des voies (quest. McCarthy), 3223.
- Chemin de fer Dominion Atlantic: explic. par M. Black, sur des faits personnels y relatif, 3177.
- Chemin de fer de l'I. du P.-E.: embranchement d'Harmony à Elmira, (sub.), 3123; agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3132; (quest. Fraser), 7120.
- Chemin de fer Quebec-Southern: honoraires professionnels de MM. Perron et Geoffrion (sub.), 2169.
- Chemin de fer de Caledonia à Liverpool: construction réelle ou projetée (mot. R. L. Borden pour dépôt de documents), 1836.
- Chemin de fer du Sud-Ouest d'Halifax: subvention au (quest. R. L. Borden), 1649.
- Chemin de fer de l'Abitibi à la baie d'Hudson: dépôt, par M. Gordon, d'un projet de loi (n° 66) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
- Chemin de fer d'Alsek au Yukon: dépôt par M. W. McIntyre, d'un projet de loi (n° 67) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
- Chemin de fer d'Athabaska: dépôt, par M. McIntyre (Strathcona), d'un projet de loi (n° 68) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.

- Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick, (observ.), 4353, 4468; question de privilège par M. Calvert relativement au vote sur, 6727.
- Chemin de fer de Kootenay à l'Alberta: dépôt du bill n° 133, y relatif, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
- Chemin de fer Quebec and Oriental: dépôt du bill n° 138, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5767.
- Chemin de fer radial du Manitoba: dépôt du bill n° 141, concernant la compagnie du, 4650; 2e l., 4788, 3e l., 5762.
- Chemin de fer de l'Ontario à l'Ouest de la baie d'Hudson: bill (n° 124) déposé par M. Miller, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5767.
- Chemin de fer de l'Algoma central à la baie d'Hudson: bill (n° 125) déposé par M. Miller, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5767.
- Chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Mannan: bill (n° 126) déposé par M. Dubeau, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5090.
- Chemin de fer Brockville, Westport and Northwestern; bill (n° 170) (RR), 1re l., 5908; 2e l., 6558; 3e l., 6951.
- Chemin de fer central du Canada: bill (n° 166) (Y) 1re l., 5908; 2e l., 6388; 3e l., 6952.
- Chemin de fer de Sainte-Marie à l'ouest d'Ontario: dépôt par M. McIntyre (Perth-sud), d'un projet de loi (n° 70) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
- Chemin de fer canadien du Nord de Québec: dépôt par M. Graham, d'un bill (n° 186) y relatif, 6603; 2e l., 7071; disc. en comité général, 7071; 3e l., 7072.
- Chemin de fer de l'Est du Saint-Maurice: dépôt, par M. Ethier, du bill (n° 176) constituant en corporation la compagnie du, 6066; 2e l., 6388; 3e l., 6952.
- Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 171) (SS) 1re l., 5908; 2e l., 6388; 3e l., 6951.
- Chesley: nouveau bureau de poste, (int. Donnelly) 571.
- Cheverie: brise-lames (sub.), 2596.
- Chicoutimi: quai (quest. Girard), 4454.
- Chien de mer: réduction, établissements, (mot. Borden pour doc.) 164.
- Chilliwick: édifice public, achat, (int. Taylor) 1132; bureau de poste de (quest. Taylor), 1493; édifice public (observ. J. D. Taylor), 2203.
- Chinois: frais relatifs à l'arrestation de quelques immigrants (sub.), 3666.
- Church-Point: quai (sub.), 2596.
- Cigarettes: le Govt se propose-t-il de faire adopter une loi pour en prohiber ou restreindre la vente? (int. Blain) 258.
- Ciment: fourniture de (quest. Sharpe), 4207.
- Citadelle de Québec: appartements du Gouverneur général (sub.), 3395.
- Clark-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2669, 2684, 3055.
- Clark's-Harbour: travaux de protection (sub.), 2601.
- Clôture de fil de fer: demande de soumissions pour 144 milles en 1908, (int. Taylor) 257.
- Clous: importations en 1907-1908 (quest. Lalor), 2278.
- Cobalt: veto sur une loi d'Ontario relative au lac Cobalt (mot. A. H. Clarke pour dépôt de doc.), 1836.
- Cobourg: prolongement des brise-lames, dragage, (sub.), 3141; dépenses pour le port de, (quest. Thornton), 4210.
- Cochrane: emplacement méconnu par le Grand-Tronc-Pacifique (quest. Armstrong), 2733.
- Code criminel: modification, bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, (M. Bickerdike), 1re l., 96; 2e l., 584; bill (n° 60), modification, blessures causées par voitures automobiles, 1re l., 1003; bill (n° 101) pour le modifier, 1re l., 2341; dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 148) y relatif, 4879; discuss. gén., 6699; disc. en com. gén., 7089; 3e l., 7102; adoption d'amendements du Sénat, 7431.
- Collège militaire royal: fourniture de l'eau, (int. Hughes) 719; écuries, (quest. Edwards) 1833; logements, (quest. Edwards), 1834; coût des écuries, (quest. Edwards), 1834; mot. Edwards pour dépôt de documents, 2029; prix des cottages (quest. Edwards), 2450; explic. en sub., 2683; installation additionnelle (sub.), 4273.
- Collingwood: paiements à l'entrepreneur Joseph Battle (sub.), 3482; améliorations au port (sub.), 3483.
- Coltman, Annie Louisa: dépôt d'un bill (n° 116) par M. Turriff, tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
- Comités permanents: comité pour former liste des membres, (mot. Laurier) 13; rapport, 342; nomination de membres (mot. Laurier), 2340.
- Comités (création de nouveaux): dépôt par M. Brodeur, disc. en comité et adoption, 1394.
- Comité spécial relatif aux chemins de fer: motion de sir Wilfrid Laurier pour la nomination, 5625.
- Commerce: sir Wilfrid Laurier dépose la 2e partie du rapport annuel, 4154; dépôt du rapport annuel, 3e partie, 3176; vacance de l'agence commerciale du Canada à Shanghai (quest. Barnard), 2451.
- Commerce et industrie: services additionnels (sub.), 6983; appointements de fonctionnaires (sub.), 6983; commissaires et agences commerciales (sub.), 6984.
- Commerce et navigation: tableaux, (dépôt) 13.
- Commissions secrètes ou illicites: bill (n° 31), pour les empêcher, 1re l., 343; 2e l., et comité, 1185; adoption d'un amendement du Sénat au bill n° 31, 4651; disc. du projet (n° 31) y relatif, 1563; 3e l., 1574.
- Commission des chemins de fer: observ. sur une dépêche, par M. S. Sharpe, 3176.
- Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2157; vacance créée par la mort de M. Greenway devrait être remplie par la nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest (mot. Staples), débat, 2775 et suiv.; amend. Martin, 2842, adopté, 2852.
- Commission du service civil: rapport (int. Foster), 2367; salaire d'un imprimeur des travaux de nature confidentielle (sub.), 7411.
- Commission d'enquête sur le chemin de fer central: avis de motion la concernant, par l'hon. M. Foster, 5908; interpellation sur les conclusions de la, 5931, 6067; amendement Crothers rejeté au scrutin, 6121.
- Commission d'économie interne: institution, 167.
- Commission des pêcheries, dépenses (sub.), 7928.
- Commission internationale des pêcheries: frais afférents (sub.), 7301.
- Commission royale sur les relations commerciales entre le Canada et les Antilles (sub.), 6881.

- Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 1re l., 491; 2e l., 8021; comité, 2709, 2725; 3e l., 2725.
- Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits, (int. Boyce) 506, 704.
- Compagnie dite Western Permanent Loan Company: bill (n° 40), institution civile, 1re l., 660; 2e l., 1442; comité, 2714; 3e l., 2725.
- Compagnie dite Capital Supply Company of Canada: formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, employé du Gouvt en qualité de peintre et de messenger, ne devrait pas faire partie de cette compagnie, (int. Monk) 720.
- Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company of Canada: bill (n° 51), 1re l., 778; 2e l., 1042; comité, 2721, 2724, 2876; 3e l., 2880.
- Compagnie d'assurance sur la vie British Columbia: bill (n° 55), institution civile, 1re l., 914; 2e l., 1442; 3e l., 2725.
- Compagnie dite North Atlantic Trading Company: paiements à elle faits, (int. McCarthy) 1130.
- Compagnie dite Brandon Transfer Railway Company: bill (n° 9), y relatif, (M. Turriff), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
- Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company, Limited: bill (n° 10) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1079, 1080.
- Compagnie mexicaine de biens-fonds et d'irrigation: bill (n° 15) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e et 3e l., 1080.
- Compagnie dite Canadian Economic Lubricant Company: paiements à elle faits, (int. Foster) 184, 196.
- Compagnie dite New-York Lubricant Company: paiements à elle faits, (int. Foster) 196.
- Compagnie dite London and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company of Canada: bill (n° 27), 1re l., 304; 2e l., 462; comité, 2268; 3e l., 2268.
- Compagnie de force motrice Niagara-Welland: bill (n° 33), 1re l., 491; 2e l., 822; comité 2717; 3e l., 2725.
- Compagnie dite Royal Insurance Company: bill (n° 63), institution civile, 1re l., 1178; 2e l., 1443; adoption des modifications du Sénat, 7121.
- Compagnie du pont de Fort-Erie à Buffalo: dépôt par M. Gorman, d'un projet de loi (n° 69) pour l'autoriser, 1392; 2e l., 2725; 3e l., 3599.
- Compagnie dite Canada Imperial Fire Insurance Company: bill (n° 76), en comité, 2724; 3e l., 2724; son nom est changé en celui de Canada National Fire Insurance Company (mot. Haggart), 2724.
- Compagnie dite Canadian Accident Insurance Company: bill (n° 63), en comité, 2724, 2880; 3e l., 2880.
- Compagnie d'assurance dite Canada Life Insurance Company: bill (n° 56); 1re l., 914; 2e l., 1442; comité, 2717, 2724; observ., 3178, 3216, 4394, renvoi au comité des ordres permanents, 4713; renvoi d'une motion la concernant, 5355; motion par M. Henderson, pour renvoi au comité des ordres permanents, 5707; rejet de la mot., 5757; disc. en comité général, 5759, 3e l., 6363.
- Compagnie dite General Construction Company, chargée du dragage au quai de Chicoutimi, documents à ce sujet (mot. Ames), 2303.
- Compagnie dite Hart Otis Car Company, Limited; bill (n° 92), concernant certains brevets, 1re l., 2131; 2e l., 2383.
- Compagnie d'assurance dit Monarch Fire Insurance Company: bill (n° 82), 1re l., 2269.
- Compagnie dite National Accident and Guarantee Company: bill (n° 103), 1re l., 2449; 2e l., 2726; 3e l., 6951.
- Compagnie dite Prudential Trust Company, Limited: institution civile, bill (n° 91), 1re l., 2131; 2e l., 2725; observ. sur mot. d'ajournement, 5763; 3e l., 6373.
- Compagnie de fabrication et de force motrice des Rapides des Cèdres: bill (n° 94), 1re l., 2238; 2e l., 2725; disc. en comité général, 3600; 3e l., 3810.
- Compagnie sous-marine: brevet. bill (n° 77), 1re l., 1563; 2e l., 2269; disc. en comité général, 4780; 3e l., 5090.
- Compagnie de pulpe de Chicoutimi (quest. Girard), 5147.
- Compagnie d'assurance contre l'incendie British Colonial, dépôt du bill (n° 114), par M. Turriff, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
- Compagnie d'assurance contre l'incendie la Monarch: dépôt, par M. Beattie, d'un projet de loi (n° 82), la concernant, 1742; 2e l., 2269; 3e l., 4788.
- Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Imperial projet (n° 76) déposé par M. Haggart (Winnipeg), 1re l., 1563; 2e l., 1820.
- Compagnie d'imprimerie Logberg: dépôt de doc. par l'hon. M. Murphy, 4265.
- Cie dite Fidelity Life Assurance Company of Canada: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 190) la concernant, 6720; 2e l., 6952; 3e l., 7121.
- Cie de force motrice de l'Ontario et du Michigan: 1re l., 491; 2e l., 1082 (explications sur un fait personnel par M. Sproule), 1177; discuss. en com. gén. du bill (n° 34) déposé par M. Conmee, 4713, 5567, 5626, 5841, 6258.
- Cie dite Commerce Insurance Company: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 189) la concernant, 6720; 2e l., 6952; 3e l., 7121.
- Cie dite Northwest Fish Company: (quest. Campbell), 7109.
- Compagnie dite Mexican Transportation Company, Limited: bill (n° 168) (JJ), 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
- Cie dite Prudential of Canada: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 188) l'autorisant à changer son nom en celui de The Security Life Insurance Company of Canada, 6720; 2e l., 6952; com. gén., 7115; 3e l., 7117.
- Cie d'assurance Royal Life: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 177) la concernant, 6179; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
- Comptes publics: comité des, pas assez souvent convoqué, (int. Borden) 1254; renvoi de documents, 1563; adoption des 11e et 14e rapports, 6884.
- Conflits industriels: dépôt, par M. Macdonell, d'un projet de loi (n° 113), 3770.
- Conserves: fabriques de, inspecteurs, (int. Marshall), 867.
- Conserves alimentaires: marchés passés par le gouvt. britannique pour fournitures, (int. Hughes) 1307; application de la loi, exemptions, transport, (int. Clarke), 162.
- Conseil privé: appointements, (sub.) 400.
- Convention complémentaire entre la France et le Canada: message de Son Excellence, 2270.

- Convention entre la France et le Canada, 1907; pas encore entrée en vigueur, cause de ce retard, (int. Borden) 155, 172; documents y relatifs, (mot. Borden pour doc.) 164.
- Cookshire: édifice public (sub.), 1365.
- Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
- Correspondance étrangère du gouvernement (quest. Currie), 4208.
- Costello, Thomas: emploi, (int. Worthington) 1241.
- Cour d'échiquier: loi y relative, bill (n° 98) pour la modifier, 1re l., 2246; 2e et 3e l., 5623; dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 151) la concernant, 4944; 2e l. et disc. en com. gén., 7077; 3e l., 7089.
- Courriers convoyeurs: accidents (quest. Porter), 3676.
- Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations, (sub.), 2603.
- Cow-Bay-Run et Osbornes: brise-lames (sub.), 2613.
- Cribbin's-Point: quais (sub.), 2613.
- Criminels déportés au Canada (quest. Herron) 1485.
- Croiseur pour la protection des pêcheries de la côte du Pacifique (sub.), 7287.
- Culture physique dans les écoles: lettre de lord Strathcona, 3380.
- Cumming's Cove: quai (sub.), 1719.
- DAWSON: logement du commissaire du Yukon (sub.), 1684; hôtel du commissaire du Yukon (sub.), 3409.
- Dauphin: bâtiment public à (sub.), 1630.
- Débats. disc. et adoption d'un rapport du comité, 1558; coût de l'impression (question Boyer) 1821; personnel du bureau de traduction (quest. Boyer) 1822.
- Debec: personnel de la douane (quest. Crocket) 3864.
- Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution Foster), 578.
- Défense navale du Canada: dépôt et disc. d'un projet de résolution de M. Foster, 3685; amendement Laurier, 3716; (quest. Foster), 4523.
- Défence impériale (quest. R. L. Borden), 7282; conférence: dépôt de la correspondance entre le gouvernement et le Colonial Office, 7415.
- Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
- Dépêches: transport de Gaspé à Percé (quest. Ames), 2744; à Sainte-Philomène, Château-guay (quest. Monk), 2932; de Pictou aux îles de la Madeleine (quest. Fraser), 3222; dans le comté de Middlesex (quest. Elson), 3437.
- Dépenses non prévues: crédit spécial (sub.), 3666.
- Dépôt d'armes du 36e régiment (quest. Barr), 5150.
- Dépôt de garanties des corporations: total, (int. Sifton), 258.
- Députés nouveaux: M. Congdon (Yukon), 2238.
- Desbiens, Thadée: entrepreneur, documents relatifs à la construction du quai de Chicoutimi (mot. Ames), 2283.
- Dettes publiques: chiffre, augmentation, (int. Borden), 154; dette consolidée, (int. Ames), 361; dette publique, le 3 janvier 1909, (int. Ames) 1139.
- Dickie, Alfred: réclamation pour dommages, (int. Stanfield), 1135.
- Différends industriels: loi y relative (quest. A. C. Macdonell), 4889.
- Digby: port, améliorations (sub.), 2613.
- Dimanche: application de la loi relative à l'observance du, frais de certains appels à la commission des chemins de fer à ce sujet (sub.), 2186.
- Discours du trône: M. l'Orateur, 9; discours, 10; prise en considération, (mot. Laurier) 12; adresse en réponse, (débat): M. Todd, 16; M. Joseph Turcotte, 21; M. R. L. Borden, 24; sir Wilfrid Laurier, 33; hon. G. E. Foster, 47; M. Cowan, 58; hon. L. P. Brodeur, 65; M. Barnard, 72; M. Burrell, 74; hon. R. Lemieux, 82; M. Ralph Smith, 98; M. Goodeve, 115; M. J. D. Taylor, 125; M. Lewis, 133; M. Glen. Campbell, 137; (motion Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence) 145.
- Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), 2920; (observ. Tobin), 2489; (int. Lennox) 2981.
- Dorchester: addition au quai (sub.), 3422.
- Douanes: remise de droits, sur combien de tonnes de marchandises, depuis 1898 jusqu'à 1908? (int. Sinclair) 174; allocation aux percepteurs, sur droits perçus, (sub.) 473; ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 611, 620; divers, (sub.) 640; inspecteurs des bureaux, (sub.) 640; service préventif secret, (sub.) 644; saisies, de 1904 à 1908, (mot. Barr pour doc.) 872; (droits de) à Hull (quest. Devlin), 1497; paiement de services rendus par certains préposés des, (sub.), 7299.
- Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2687.
- Douglstown: quai sur pilotis (sub.) 2691.
- Dover: quai sur la rivière Petitcodiac (sub.), 1719.
- Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouv't. avait été frustré, (int. Lennox) 159, 173; (mot. Foster pour doc.) 268; dragage de la rivière Napanee, (int. Wilson) 351; dragage de la rivière Icelandier, (int. Bradbury) 366; dragage de la rivière Nation, (mot. Broder pour doc.) 722; (int. Borden) 1242; dragage de la rivière Morsy, (int. Campbell) 861; dragage dans le port de Saint-Jean, N.-B., (mot. Foster pour doc.) 872; dragage dans le lac Winnipeg, (int. Bradbury) 915; dragage de la rivière Jésus, (int. Wilson) 1128; dragage à Saint-Jean, N.-B., marché Mayes, (int. Lennox) 1238; dépenses faites pour ce dragage, (int. Foster), 1246; à Indian-Point (N.-B.) (quest. Crocket) 1476; dans les Provinces maritimes (sub.), 3531; dans les prov. d'Ontario et de Québec (sub.), 3540; au Nouveau-Brunswick (mot. Foster pour doc.), 2267; dragage (mot. Daniel, idem), 2268; à Indian-Head (int. Crocket), 2924; Port-Arthur et à la rivière à la Mission (quest. Boyce), 6064; dans les Provinces maritimes (sub.), 6858.
- Dragons canadiens: approvisionnement à Saint-Jean, P.Q. (int. Monk), 2928.
- Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjugés, en Nouvelle-Ecosse (int.) 2451; construction, coût, etc., des diverses dragues de l'Etat (mot. German pour doc.), 2745.
- Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur la liste électorale (int. Rhodes), 2538; nombre de ses employés, leurs noms et domiciles (int. Rhodes), 2980.
- Dragueur "Industry": achat, déplacement, réparations, (mot. Foster pour doc.) 872; "Richelieu": renvoi de son capitaine, (int. Monk) 1250.

- Dragueurs: achat (int. Foster), 151; dragueur à Selkirk (int. Bradbury), 501; réparations aux (sub.), 3530.
- EAST-POINT, (I. P.-E.): phare de, (quest. Fraser), 3376.
- Eatonville (N.-E.): quai à (quest. Rhodes), 4886.
- Eaux navigables internationales: traité à ce sujet, avec les Etats-Unis, dépôt du texte, à quand? (int. Borden), 305; voir "traités," lettre T.).
- Eaux navigables: dépôt, par M. Conmee, du bill (n° 150), relatif à la protection des, 4939; dépôt par M. Brodeur d'un bill (n° 152) modifiant la loi relative à la protection des, 5048; 2e l., et disc. en comité général, 5493; 3e l., 6434.
- Eaux frontières, travaux de la commission des, (observ.) 6908, 6957.
- Ecole de sciences appliquées (sub.), fondation, 2186.
- Ecluses de Saint-André, Manitoba: pont (int. Bradbury), 2281.
- Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706; loyers (sub.), 1710; éclairage (sub.), 1709; salaires des employés (sub.), 1712; service d'eau (sub.), 1712.
- Edifice parlementaire: travaux neufs et réparations (sub.), 3387.
- Edifices loués pour l'administration (quest. Perley), 1644.
- Edifices publics: à Sturgeon-Falls et à Sudbury (int. Gordon), 862; à Ottawa (sub.); nouveaux édifices, 1320; palais législatif, agrandissement et réfections, 1323; construction de salles d'armes (sub.), 1688.
- Edifices publics au Yukon: travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
- Edifices du Parlement: construction de la nouvelle aile, dépenses (int. Foster), 2271.
- Edifices publics (sub.): loyers, etc., 2191, 2592; améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191.
- Edifices publics fédéraux: améliorations, (sub.), 1635; construction et entretien (mot. S. Sharpe pour dépôt de doc.), 3230; au Nouveau-Brunswick (sub.), 3389.
- Edifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.
- Elections: Ontario-nord et Ontario-sud, dépenses (int. Sharpe), 2735; Montcalm (mot. Ames pour doc.), 2745; Saint-Jean-et-Iberville, réclamation (int. Monk), 2928; élections différées (projet de résolution Burrell), débat, 2984 et suiv.; mis aux voix et rejeté, 3044.
- Elections fédérales: bill (n° 16), (M. Macdonell) pour modifier la loi des: suppression du dépôt de \$200 et jour d'une élection générale déclaré jour de fête, 1re l., 166; brefs d'élection émis pour les districts électoraux de Comox-Atlin et de Carleton, (int. Borden) 345, 423; (int. Burrell) 718, 871, 920; paiement des employés d'élection, (int. Wright) 1126; listes d'électeurs pour le district électoral de Qu'Appelle, ayant servi à la dernière élection fédérale, (mot. Lake pour doc.) 1256; l'hon. M. Templeman (élu dans le comté de Comox-Atlin) certificat de son élection, (M. l'Orateur) 1303.
- Elections partielles: M. Ed. Kidd, 1644; Wm Templeman, 1917.
- Electoral (loi): dépôt d'un bill (n° 112), par M. Conmee, concernant les employés de chemins de fer, 3669.
- Electricité: exportation d'énergie électrique, (int. Macdonell) 364; (sub.), 481.
- Élévateurs à grain: exploitation par l'Etat (discuss. d'un proj. de rés. y relatif), 4215.
- Elmwood, Man.: bureau de poste, achat d'un emplacement, (int. Bradbury) 501.
- Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1396.
- Employés: nommés depuis 1908, (int. Foster) 147; (mot. Foster pour doc.) 371; (int. 1128; nommés en 1908 et transférés, (mot. Sharpe) 872; appointements en 1896 et en 1909 (int. Foster), 2270; augmentation invariable de \$150, listes à ce sujet, où sont-elles? (int. Foster), 2469; destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward et autres (int. Blain), 2514; traitement des employés publics (observ. Foster), débat, 2539 et suiv.; employés de la Chambre des communes, classification, erreur (M. l'Orateur), 2634.
- Emprunts: emprunt de 1908, \$21,000,000, qu'en a-t-on fait? (int. Foster) 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908, et depuis 31 mars 1908, dette publique, augmentation, (int. Foster) 169; emprunts depuis 1er juillet 1896, (mot. Foster pour doc.) 179; emprunts temporaires depuis même date, (mot. Foster pour doc.), 179; fonds d'amortissement sur certain emprunt non soldé, formant, au 31 mars 1908, partie de la dette publique du Canada, (mot. Ames pour doc.) 180; obligations à titre d'emprunts temporaires, au 1er de chaque mois, depuis 1er d'avril 1907 au 31 déc. 1908, total, intérêt payé, etc., (mot. Ames pour doc.) 180, 1134; emprunt fédéral à 4 p. 100, fonds d'amortissement, et emprunts fédéraux, remboursement et renouvellement, (int. Ames) 573; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics, (int. Ames) 705; frais relatifs à la négociation des, (quest. S. Sharpe) 1824, 2028; échéance prochaine (quest. Perley, 3864; à 4 p. 100 de 1874 (quest. Perley), 3864; (quest. Perley), 3917; temporaires (quest. Foster), 1488; intérêt sur les (quest. Ames), 5154; frais y relatifs (mot. Sharpe pour doc.), 2283; (mot. Foster pour doc.), 2287; emprunt de janvier 1909, frais (int. Ames), 2744; frais des, (observ.), 4353; émission depuis 1907, 4353; dépôt, par M. Fielding, d'un projet de résol. tendant à autoriser le gouv't à contracter un, 6604; adoption de la résol., 7042; dépôt du bill (n° 191) y relatif, 7042; 2e l., 7042; disc. en com. gén., 7042; 3e l., 7156.
- Engagement forcé des matelots (shanghaïing) à Vancouver (quest. Cowan), 3682.
- Engrais de ferme: bill (n° 110, 1re l., 3078; 2e l., 4684; disc. en com. gén., 5469.
- Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int. Armstrong), 2917; à Halifax, 3772; pour la boîte destinée à la pêche des grands fonds, (sub.) 7290.
- Entreprises publiques: avis d'adjudication (int. Currie), 2926.
- Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, après débat, d'une motion y relative, 1553.

- Equity du Canada: dépôt, par M. Macdonell, d'un bill (n° 161) la concernant, 5246; 2e l., 5766; disc. en comité général, 6952.
- Esquimaux: station navale, influence exercée par le gouvernement pour faire maintenir cette station navale (int. Barnard), 368; fortifications (int. Barnard), 501.
- Etablissement piscicole (quest. Campbell), 1481.
- Etat-major impérial: (projet de création) (quest. Talbot), 1499.
- Etibokoque: receveur de la poste (int. Wallace), 707.
- Ewart, J. S.: mission en Angleterre et à La-Haye, (quest. Lake), 5914.
- Explorateurs à la baie James (quest. Ames), 4945.
- Expositions: subventionnées en 1908? (int. Paquet), 572; (sub.) 766.
- Extradition: dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 149) y relatif, 4881; 2e l., et disc. en comité général, 5505.
- FACTAGE: services établis, dans villes, villages et campagnes depuis 30 juin 1908, (mot. Borden pour doc.) 164.
- Fagin, Thomas: emploi (int. Monk), 2276.
- Falconer, R. S.: emploi (int. Rhodes), 350.
- Falsifications: bill (n° 107), pour modifier loi y relative, 1re l., 2631.
- "Farm Weeds": livre publié à combien d'exemplaires? (int. Goodeve), 2918.
- Fermes expérimentales: établies depuis le 1er janvier 1908, le gouv. se propose-t-il d'en établir une dans le district de Québec? (int. Paquet), 163; nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690; travaux jusqu'aux (subs.), 3374; dépôt du rapport de 1908 par M. Fisher, 3915; (sub.), 6246.
- Feux de prairies (int. Knowles), 6729.
- Fenelon-Falls: gardien de l'écluse (int. Hughes), 1126.
- Fièvre aphteuse: (int. Robb), 352.
- Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 404 et suiv.
- Finance (loi de) provisoire: adoption, 4275; adoption d'une loi de finance, 7427.
- Fleuve Saint-Jean et affluents: construction de quais (sub.), 3424.
- Fleuve Saint-Laurent: amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville (subs.), 3153; chenal, largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2272.
- Florence Mining Company (observ.), 7260.
- Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis via Kingston (int. Edwards), 1242.
- Foley, T. P., emploi (int. Lake), 2452.
- Fonctionnaires du dépt. de l'Agriculture (quest. Foster), 1487.
- Foran, Wm: question au sujet de son successeur, 3557.
- Forêt: comté de Soulanges, location (int. Lortie), 2739.
- Forêts, voies fluviales et forces hydrauliques; adoption du 3e rapport définitif du comité permanent, 7259.
- Fort Cumberland: (quest. Rhodes), 3682.
- Fort Malden: vente du (quest. Currie), 6393.
- Fort-William (sub.): améliorations au port et à la rivière, 2208.
- Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis, (quest. Campbell) 1481.
- Franchise postale: usage abusif de la, 1748 et suiv. 1795.
- Frappe du numéraire à la Monnaie: (quest. Macdonell), 1480.
- Frontières interprovinciales: décision du Gouvernement à ce sujet, (int. Macdonell) 1134.
- Fruits: importation des Etats-Unis en Colombie-Anglaise (quest. Burrell) 3436; observ. relatives à la loi de la marque des, 3557; inspecteurs (quest. Armstrong), 3677.
- Fumage et salaison du poisson: entretien par l'Etat d'un établissement y relatif (sub.), 7293.
- Fumigation: stations, (sub.) 854.
- Fusils et cibles miniatures: distribution par le gouv. (int. Hughes), 718.
- Fusils étrangers, fusils suisses ou autres, importation (int. Worthington), 2516.
- Fusils Lee-Enfield: nouveaux canons (quest. Currie), 6393.
- Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc., (int. Northrup) 256, 347; (rép. de sir F. Borden) 577; emploi du fusil Ross à Bissley, (int. Worthington) 362; baïonnette du fusil Ross, (int. Worthington) 363, 1705; rapport du comité relatif aux armes à feu, y compris le fusil Ross, (int. Worthington) 497; en vertu de quelle autorisation le fusil Ross a-t-il été accepté et adopté? (int. Worthington), 1131; correspondance échangée entre miliciens, au sujet du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 1255; (quest. Northrup), 1490; (quest. Currie (Simcoe), 5147; d'Algoma (97e rég.) (quest. Boyce), 1490.
- Fusiliers: d'Hastings, 49e bataillon, quartiers à eux réservés, à Belleville, (int. Porter) 1136.
- GARDE-BESTIAUX sur les chemins de fer (quest. S. Sharpe), 1488, 1825.
- Gabriel: capitaine au 36e régiment (quest. Barr), 5149.
- Galerie nationale des arts (quest. Boyce), 6392.
- Garthby: quai sur lac Aylmer (sub.), 2693.
- Gaspé: quai en eau profonde (sub.), 2694.
- Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements, (sub.) 478.
- Gendarmerie à cheval: caserne à Calgary, emplacement, (int. McCarthy) 864; refus de scrip à la gendarmerie, (int. Hughes) 1125; (sub.), 3866, 3874, 3875.
- Georgetown, (I.P.-E.): agent du dpt de la Marine, (quest. Fraser) 3377; édifice public (subs.), 1364.
- Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359; améliorations au port (sub.), 3419; feux de direction, (quest. Maddin) 5921; levée des boîtes aux lettres (quest. Maddin), 6064.
- Glencoe: édifice public, (sub.) 1436, 1443.
- "Glimpses of Northwestern Canada" brochure (quest. Ames), 4888.
- Glissoires et estacades de la Saskatchewan (sub.), 6866.
- Goderich: port de, réparations aux jetées (sub.), 3142.
- Gorman, L. F.: montant requis pour le rémunérer de ses services d'observations météorologiques à Ottawa (sub.), 7324.
- Gouverneur général: bureau du, appointements, frais de gestion, (sub.) 420; déclarations de sir Wilfrid Laurier relatives à la prolongation de ses fonctions, 5625.

- Graham's-Pond, (I.P.-E.), travaux (sub.), 2650.
- Grains de semence: crédit de \$25,000 voté pour en acheter, comment dépensé? (int. Foster), 150; (mot. Foster pour doc.) 372; pour encourager la production et l'emploi des, (sub.) 6173.
- Grains du Manitoba: dépôt, par M. Currie, d'un bill (n° 173) modifiant la loi y relative, 5911.
- Grand-Bend: quai, pas de chaussée d'accès (int. Armstrong), 2734.
- Grand Bras d'Or: quai, pilotis et réparations (sub.), 2595.
- Grande rivière Sainte-Anne: travaux à son embouchure (sub.), 3074.
- Grand-Etang: travaux au chenal (sub.) 3419.
- Grand-Tronc: dette du, au Canada (quest. Cowan), 3220; actions du (quest. Middlebro), 3861; charge sur l'actif (quest. Perley), 4460.
- Grand-Tronc-Pacifique (embranchement du) au lac Supérieur: discussion générale du proj. de loi (n° 30) y relatif, 1441; (question Borden, 1476; (origine du projet du) (quest. Lennox), 1648; question relative au coût des sections des prairies et des montagnes (observ. par M. R. L. Borden), 3442; nationalité des employés (quest. Sifton), 3216; travaux dans les districts B. et F. (mot. Lennox pour dépôt de doc.) 3231; discussion d'un projet de résolution sur un prêt de l'Etat au, 3773, 3811, 4276; discus. en com. gén. 4300; adoption, 4346; dépôt par M. Fielding, du bill 128, y relatif, 4346; discus générale, 5366, 5423; 2e l., et disc. en com. gén. 5455, 5518, 5581, 5768, disc. sur la 3e l., 5857; amendement Borden rejeté, 5875; salaires en souffrance (quest. J. D. Taylor), 5914; travaux sur la section du lac Supérieur (quest. Middlebro), 4520; dépenses en 1908-1909 (quest. Foster), 4523; prêt (quest. Middlebro), 4524; dépôt du bill (n° 140) relatif à la compagnie des embranchements du, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5767; dépenses sur la division de l'Est (quest. Foster), 4881; ouvriers venus de la Sibérie pour travailler sur le (quest. J. D. Taylor), 5154; différends relatifs à la classification et autres matières, 5155, 5248.
- Greenwood et Grand-Forks: bureaux de poste, emplacements, (int. Burrell) 859.
- Gretna, Man.: quarantaine, coût des bâtiments, (int. Sharpe) 869.
- Grève des houilleurs dans l'Ouest: (quest. Geo. Taylor), 4348.
- Grey, Franklin Montgomery: dépôt par M. Rankin, l'un bill (n° 132) relatif à certaines lettres patentes, 4453; disc. en com. gén., 5138, 3e l., 5287.
- Griffith, William: (quest. Taylor, Geo.), 1494.
- Grosse-Ile: quarantaine (sub.), 3394.
- Guerre sud-africaine: scrip aux volontaires, certificats délivrés, ingérence des employés, etc., (int. Foster) 149; (int. Sharpe) 569; concessions de terre aux vétérans (observ. Lennox), débat, 2343; nombre de certificats émis (int. Edwards), 2983.
- Guysborough: édifice public (sub.), 1360.
- HACHES: importation de manches de haches en noyer et en frêne (int. Elson), 1308.
- Halifax: hôtel des postes, reconstruction (int. Crosby), 859; édifice de la douane, coût (int. Crosby), 860; édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
- Hand-Mills, Alberta: bureau de poste (mot. Magrath pour doc.), 2284.
- Hanora: quai (quest. Smyth), 6725.
- Harvey: quai (sub.), 1719.
- Haut-commissaire à Londres: bureau, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.
- Hécate, détroit d' (C.-A.): (quest. R. L. Borden), 5137, 5249.
- Heures de travail: retrait du bill n° 22, y relatif, 5249.
- Hickman, W. A.: (quest. J. D. Taylor), 3229.
- Higgs: jeune immigrant, renvoyé de Montcalm aux États-Unis (int. Taylor), 153.
- Homards: conserves (int. Sinclair), 346; pêche et mise en boîte, dans l'Île du Prince-Edouard (int. Fraser), 1135; permis pour pêche et mise en conserve sur littoral de l'I. P.-E. (mot. Fraser pour doc.), 2282; capture des (quest. R. L. Borden), 5054.
- Homesteads: à l'ouest du lac Winnipeg (quest. Brabury), 3438.
- Hope, Geo. D.: comptable, appointements (sub.), 1236.
- Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
- Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 7380.
- Hot-Springs, près Banff: chemins, ponts et autres travaux (sub.), 1235.
- Hôtel du Grand-Tronc: emplacement (int. Borden), 13; titre et prix (int. Foster), 153.
- Houille: marché national (discussion d'un projet de résol. y relatif) déposé par M. D. D. McKenzie, 3264.
- Humboldt: comptes électoraux (quest. Lake), 1832.
- Hygiène publique: création d'un conseil d'hygiène publique (projet de résolution Black), débat, 1141 et suiv.
- ILE de la baie de Rutherford: confit relatif à la propriété des, (quest. Smyth), 6725.
- Ile au Héron: quai (sub.), 1719.
- Ile Fish: phare (quest. Fraser), 7120.
- Ile Flint: signal de brume (quest. Maddin), 5922.
- Ile Manitouline: téléphone (quest. Smyth), 6724; quai d'Honora (quest. Smyth), 7418.
- Ile Margaree: phare à l' (quest. G. Taylor), 6395.
- Ile Panmore: accès au quai de, (quest. Fraser), 6721.
- Ile du Prince-Edouard: état des communications avec l': observ., 6768.
- Ile Saint-Joseph: quai (int. Boyce), 356; réparations au quai; débarcadère de Richard (sub.), 5153.
- Ile Vancouver: route sur le côté ouest (subs.), 7323.
- Ile de Wolfe: canal de l', (quest. Edwards), 3218.
- Iles de la baie Georgienne (quest. Wright), 4213.
- Iles de la Madeleine: brise-lames et piliers (sub.), 2701.
- Iles Soulanges: changement de nom (int. Lortie), 2918.
- Immeuble Lindsay, Ottawa: achat par le gouv. (int. Monk), 717.
- Immigrants: dont on a empêché le débarquement (int. Lennox), 506; immigrants rapatriés, etc., en 1907-1908 (int. Paquet), 714; immigrants arrivés de différents pays, en 1907-1908 (int. Paquet), 715; arrivés au cours du présent exercice (quest. Macdonell), 1483; arrivés par voie indirecte (quest. Lennox), 2026; dépenses relatives au rapatriement

Immigrants.—*Suite.*

(quest. Monk), 2086; inspecteurs des domiciles, appointements, etc. (mot. Herron pour doc.), 2282; immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l' "Evening Telegram" (int. Russell), 2467; immigrants recrutés en Allemagne, catholiques seulement, article du "Mail & Empire" (int. Sproule), 2826.

Immigration: domiciles, appointements, etc., des agents (mot. Macdonald pour doc.), 2282; traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ. Lalor), 2367 et suiv.; impressions et annonces (int. Wilson), 2515; primes (quest. Verville), 3918; agents (quest. Paquet), 4211; traitements des agents (sub.), dépenses casuelles des agences (sub.), 7337; dépenses générales (sub.), 7359; bill (n° 17) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; disc. gén., 2121, 4652; 2e l., 5484; disc. en com. gén., 6435; réglementation de l'immigration, décrets du conseil à ce sujet: (int. Lennox), 261, 262; immigration japonaise, paroles de M. R. L. Borden rapportées par le "Globe", de Toronto, (explications par M. R. L. Borden), 304; immigration de sujets britanniques (int. Lennox), 505; primes à l'immigration, en 1907-1908 (int. Paquet), 714; agents en France (int. Paquet), 715; immigration et rapatriement (mot. Paquet), débat, 872 et suiv.; immigration des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (int. Taylor), 1311, 1318.

Importations: de manches de fourches, de haches, de houes, de marteaux, etc., en noyer et en frêne, en 1908 (int. Elson), 1308.

Importations: au Sault Sainte-Marie: (int. Boyce), 357; (quest. Sinclair), 1829.

Importations et exportations: chiffre total des, (quest. Foster), 4522.

Indiens, (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029, 1030, 1043; arpentages sur terres indiennes, 1043, 1070; aide à l'agriculture, 1047; frais judiciaires, 1047; rentes et administration, 1052; secours, grains de semence, soins médicaux, appointements, 1052, 1053, 1058; rentes, instruments aratoires, outils, bestiaux, 1056, 1059; provisions pour Indiens nécessiteux, moulin à farine et scierie, dépenses générales, 1065, 1071; appointements et secours, 1201; arpentage des réserves, 1207, 1210; écoles, 1204; au Yukon, 1223; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et écritures pour les inspecteurs, 1224; secours aux Indiens indigents dans districts éloignés, 1231.

Ingénieur général consultant: bureau (sub.), 407.

Inspection des navires par l'Etat: dépôt par M. Lewis, d'un proj. de loi (n° 73) y relatif, 1393.

Inspecteurs des immigrants (quest. Herron), 1486.

Installations frigorifiques: dépôt par M. Fisher, du bill (n° 147) y relatif, 4712; 2e l., et disc. en com. gén., 7074; 3e l., 7075.

Intercolonial: recettes en 1907 et 1908, (int. Foster) 163; projet d'affermage, (int. Borden) 171; concession de droit de parcours sur l'Intercolonial, (int. Emmerson) 171; employés nommés, leur emploi, etc., jusqu'à fin de décembre 1908, (mot. Foster pour doc.) 179, 303; (int. Borden) 254; combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel ré-

Intercolonial.—*Suite.*

gulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (int. Stanfield) 255, 346; commis aux marchandises, la décision de la commission d'enquête à leur sujet a-t-elle été acceptée par le Govt? (int. Macdonell) 258; employés à Moncton, (int. Emmerson) 348; droit de circulation sur l'Intercolonial, demandes à ce sujet, (int. Emmerson) 370; embranchements, rapport des commissaires à ce sujet, (int. Emmerson) 370, 700; proportion du trafic à destination de l'Est, (int. Sinclair) 557; doublement de la voie près d'Amherst, (int. Rhodes) 557; nouvelle gare à Truro, (int. Stanfield) 870; vitesse des trains-poste, (int. Emmerson) 918; embranchements, impression des rapports à ce sujet, (int. Emmerson) 923; (mot. Emmerson pour doc.) 929; demande des commis du service des marchandises (quest. Stanfield), 1649; durée de la journée de travail (quest. Stanfield), 1823; indemnité pour dégâts mot. Rhodes pour dépôt de doc.) 3230; voie accessoire à Moncton, (subs.) 3090; réclamations, (sub.) 3095; pour renforcer les ponts (sub.), 3101; améliorations à Sackville, (sub.) 3105; agrandissement des installations à Halifax, (subs.) 3105; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George, (sub.) 3107; approvisionnement d'eau, (sub.), 3118; amélioration de la voie, (sub.) 3118; améliorations à Sainte-Rosalie, (sub.) 3119; améliorations à Drummondville, (sub.) 3120; commis aux marchandises, différend, arbitrage (int. Crosby), 2246; employés groupés par classes (int. Stanfield), 2278; réclamations d'indemnités contre l'Intercolonial, règlement (int. Rhodes), 2279; location des embranchements de l'Intercolonial (observ. Daniel sur mot. Emmerson), 2284; débat sur mot. Emmerson à ce sujet, 2284 et suiv.; papeterie et impressions (int. Stanfield), 2508; fraudes (int. Blain), 2828; situation du réseau (exposé par l'hon. M. Graham), 2829 et suiv.; (sub.) doublement de la voie, 2913; amélioration à Loggieville, 2914; agrandissements, etc., à Truro, 2914; dépôt de locomotives à la Rivière-du-Loup, (sub.) 3120; améliorations à Campbellton, (sub.) 3122; travaux à Troherts, (sub.) 3123; à la pointe Tupper (sub.), 3123; croisement souterrain à Eastville (sub.), 3128; matériel roulant (sub.), 3123; machines (sub.), 3123; destitution et réinstallation d'employés (mot. Foster pour dépôt de doc.) 3231; préposés aux marchandises (observ.), 3445; entreprise Wallberg à Moncton, coût des travaux (quest. Crockett), 3675; travaux du cap Saint-Ignace (quest. Roy), 3677; destitutions d'employés, 3773; conseil de conciliation (quest. Taylor), 4946; conseil d'administration (quest. Emmerson), 5054; recettes au Cap-Breton (quest. Maddin), 5917; recettes et frais d'exploitation (quest. Foster), 5927; affaire Gillis (quest. J. D. Taylor), 6394; frais d'exploitation (sub.), 7327; employés (quest. Borden), 7015. (Voir ch. de fer, à la lettre "C".)

Intérieur: ministère, appointements des employés, (int. Foster) 560, 1123; rapport du ministère, dépôt, (int. Wilson) 923; (dépôt), 1076.; traitements et dépenses casuelles, (sub.), 6558; services techniques (sub.),

Intérieur—Suite.

- 6575; administration du Yukon (sub.), 6584; terres fédérales, gestion, (sub.), 6585 études hydrographiques (sub.), 6595; traitements du service extérieur, (sub.), 6596; publicité, (sub.), 6596; terres domaniales (sub.), 6597.
- Inverness (Cap-Breton) port: (quest. G. Taylor), 4885; port de, (quest Maddin), 6721.
- JACOBS, Macdonald F., Caughnawaga: (mot. Boyce pour dépôt de doc.), 1500.
- Joliette: salle d'armes (sub.), 1366.
- Journaux libéraux: lettre hebdomadaire aux, (quest. J. D. Taylor), 2027.
- Judge, H. A., détective, (quest. Beattie) 1478.
- Juges, des cours de comté et de district: dépôt, par l'hon. M. Aylesworth, d'un proj. de résolution les concernant, 6428; adoption du projet de résol., 7106; dépôt par M. Aylesworth, d'un bill (n° 193) les concernant, 7106; 2e et 3e l., 7106; nouveau juge de cour de comté au Manitoba (int. Roche), 360.
- Julien, Wm., indemnité (sub.), 3541.
- Justice: ministère, rapport, (dépôt) 13; appointements, (sub.) 465 et suiv.; dépenses casuelles, (sub.) 469 et suiv.
- KELLER, Evelyn F.: dépôt du bill (n° 129), tendant à faire droit à, 4425; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
- Kingston: constructions sur les terrains militaires (int. Edwards), 574; terrains achetés près de Kingston, de qui (int. Edwards)? 575; hôpital vétérinaire, construction, coût, etc. (int. Edwards), 2271; travaux publics, bâtiments, à Kingston, coût (observ. Edwards), 2636; (sub.): (explic. Pugsley), 2714; pénitenciers, habitation du sous-préfet (int. Edwards), 2737; collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1459; écuries (sub.), 1463; agrandissement des installations (sub.), 1592; hôpital vétérinaire de sub., 1621; (mot. Edwards pour dépôt de doc.), 2029; approvisionnement des batteries (quest. Edwards), 4457; charbon pour le pénitencier (quest. Edwards), 4458; garde des prisonniers (quest. Edwards), 4458; fourniture des pommes de terre au pénitencier (quest. Edwards), 4459. (Voir Collège militaire royal à la lettre "C.")
- Knowlton: édifice public (sub.), 1374.
- Kouchibouguac: améliorations au port (sub.), 1720.
- LABERGE, Alphonse: concession (mot. M. C. Roy pour dépôt de doc.), 4214.
- Lacas, Emile: (quest. G. Taylor), 4883.
- Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3171.
- Lac Fairy: réserve, location (int. Jameson), 2981.
- Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int. Campbell), 2741.
- Lac Saint-François (Beauce): quai (sub.), 2698.
- Lac Saint-Jean: dragage, piliers, etc. (sub.), 2700.
- Lac Simcoe et lac Couchiching: abaissement du niveau (int. Sharpe), 2935.
- Lac du Bonnet: pêche de l'étrurgeon, conditions favorables (int. Bradbury), 559.
- Lac Simcoe et Couchiching: abaissement du niveau, (int. Sharpe), 571; (mot. pour doc.), 722.
- Lac Nipissingue: débordement, dommages, (int. Gordon), 862.
- Lac Nipissing: améliorations de la navigation entre West-Bay et Monetteville (sub.), 3497.
- Lac Stoney: rehaussement du niveau de l'eau, dommages (int. Sexsmith, 870; quais, coût (int. Sexsmith), 1123.
- Lac-Noir: receveur de la poste (quest. G. Taylor), 5152.
- Lac Saint-Jean: opérations de la société de colonisation et de rapatriement (mot. Girard pour dépôt de doc.), 4214.
- Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652; pour boucher les fissures dans le mur du nord du canal à la Côte Saint-Paul (sub.), 1658; mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
- Lachute: édifice public (sub.), 1374.
- Lachute-Mills: bureau de poste, correspondance à ce sujet (mot. Perley pour doc.), 165.
- Lainages: observ. sur l'industrie y relative, 4355, 4396; nombre de filatures en 1896 et en 1908, laine employée, etc., filatures de Montréal devant fermer leurs portes (int. Lennox), 2738.
- Laine: laine brute, inspection, droits, etc. (int. Lennox), 156; brute, importation (int. Lennox), 156; nombre de filatures de laine au Canada, en 1896 et chaque année depuis; laine canadienne y employée (int. Lennox), 156.
- Lake, sir P.: discours (int. Talbot), 1124.
- Lakefield: quai, coût (int. Sexsmith), 1123.
- Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec: pétitions à cette fin (int. Paquet), 261.
- Lansdowne, salle d'exercice (int. G. Taylor), 5915.
- Laprairie: brise-glace (sub.) 3067.
- LeBel, Achille: réclamation contre l'Intercolonial (quest. Gauvreau), 3439.
- Leblanc, J. O.: destitution (int. Crocket), 2744.
- Leonardsville: quai (sub.), 1720.
- Léproseries: de Tracadie et de l'île d'Arcy (sub.), 854.
- Lethbridge: édifice public (sub.), 1639.
- Lettres patentes de certaines terres (quest. Staples), 5156.
- Lévis: bassin de radoub, insuffisant (int. Paquet), 194; (sub.): quai en eau profonde, 2227; maître de poste de (quest. Monk), 4884.
- Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (int. Borden), 154; (mot. Borden pour doc.), 164; (quest. Foster), 7416.
- Lismore: quai, (int. Rhodes), 1139.
- Listes électorales: coût (int. Boyce), 358; de Parry-Sound, revision en 1908, coût (int. Arthurs), 704.
- Little-Current: amélioration du chenal du nord de la baie Georgienne (sub.), 3147, 3491.
- Little-Narrows: quai (sub.), 2617.
- Little-River: quai, coût (int. Jameson), 503; quai (sub.), 3420.
- Livres: entrés au Canada, sous le régime du tarif de préférence (int. Armstrong), 2734.
- Lorneville: quai (sub.), 1720.
- Lowndes, Charles Bowerbank: dépôt du bill (n° 144) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788, 3e l., 5146.
- Lumière du jour, utilisation, bill (n° 108) y relatif, 1re l., 2632; utilisation (observ. sur le bill 108), 3386; 2e l., 3668; renvoi au comité, 3669.

- MACKENZIE-KING, M.: mission en Chine (quest. Sproule), 4349; (quest. Schaffner), 6724.
- Mackey's Station: bureau de poste, (int. Armstrong) 573.
- Magistrature de Québec: anciens juges de la cour supérieure et du banc du roi (quest. Delisle), 5919.
- Main-d'œuvre: étrangère, le Gouv't. va-t-il modifier la loi y relative? (int. Lennox) 173.
- Malagash, N.-B.: transfert des dépêches (quest. Rhodes), 5925.
- Manitoba: frontière, extension, pétition à ce sujet (observ. Roche), débat, 2361 et suiv.; frontières (quest. Roche), 3680.
- Manufactures: industrie manufacturière au Canada, (int. Lennox) 158.
- Marchandises: transport par eau, bill (n° 105), 1re l., 2825; 2e l., 7107; transport entre Canada et Angleterre (int. Sproule), 2925.
- Marine et Pêcheries: ministère, administration, dépôt du rapport de l'enquête faite par l'hon. juge Cassels (mot. Borden pour doc.), 7; (dépôt), 15; achat des fournitures, nouveau mode (int. Foster), 146; poursuites au criminel contre personnes reconnues coupables, devant l'hon. juge Cassels, d'avoir fraudé le gouv't. (int. Lennox)? 159; coût de l'enquête Cassels (int. Foster), 174; fournitures, mode d'achat (int. Foster), 175; appointements (sub.), 400 et suiv.; impression des dépositions prises dans l'enquête Cassels (int. Borden), 423; impression et distribution du rapport, enquête Cassels (int. Borden), 577, 666; employés du ministère dans le comté d'Halifax (int. Borden), 703; rapport du ministère (dépôt), 777; employés du ministère à Halifax (int. Borden), 921; 1139; abolition du patronage, communication à M. le juge Cassels par le ministre à ce sujet (int. Foster), 922; comptabilité du ministère (quest. Lennox), 1830, 2026; dépt. des achats (quest. Cowan), 2084; achat des fournitures (quest. S. Sharpe), 321; adjudicataire de fournitures (quest. S. Sharpe), 3673; appointements (subs.), 3900; dépenses casuelles (sub.), 3914; discus. d'une int. sur la question du dépt., 3919, 4018, 4064; rejet de l'amendement au scrutin, 4152; rachat de fournitures, explications de M. Brodeur sur un fait personnel, 4266; capitaines au service du ministère (quest. Lachance), 4944; chantiers de construction de l'Etat à Sorel (quest. G. Taylor), 4952; entretien de steamers de l'Etat (sub.), 6998; dépenses de nolisation du "Lord-Kitchener" (sub.), 7001; brise-glace dans le détroit de Northumberland (sub.), 7002; récompenses pour sauvetages (sub.), 7004; enquêtes sur les naufrages (sub.), 7007; suppression des obstacles dans les rivières navigables (sub.), 7008; service d'observation des marées (sub.), 7008; subventions à des compagnies de sauvetage (sub.), 7009; patrouille dans les eaux du nord (sub.), 7010; organisation d'une milice navale et entretien du "Canada" (sub.), 7012; chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214; achat de terrains pour chantiers à Sorel (sub.), 7222; pour compléter l'outillage de dragage du Saint-Laurent (sub.), 7223; quais sur le Saint-Laurent (sub.), 7225; salaires aux gardiens de phares (sub.), 7227; service des phares et des côtes (sub.), 7227; phares et aides à la navigation (sub.), 7243; steamer pour l'approvisionnement des phares et Pêcheries—*Suite*.
- res et de bouées dans les Grands lacs et la baie Georgienne (sub.), 7249; brise-glace dans la baie du Tonnerre et le lac Supérieur (sub.), 7254; achat d'un terrain à St-Jean (N.-B.) (sub.), 7255; service météorologique (sub.), 7255; relevés hydrographiques (sub.), 7256.
- Marine marchande: dépôt, par M. Brodeur, d'un bill (n° 131) y relatif, 4352; 2e l. et disc. en com. gén., 5485; dépôt, par M. Edwards, d'un bill (n° 179) y relatif, 6185.
- Maritime Dredging Company: (quest. Daniel), 7120.
- Markham: édifice public (subs.), 1464; édifice public (quest. Wallace), 6724.
- Meaford: améliorations du port (sub.), 3502.
- Medicaments brevetés: application de la loi (quest. Séguin), 3676.
- Mégog: édifice public (sub.).
- Mercredi des Cendres: vacances (mot. Laurier), 1395.
- Messages de Son Excellence: (M. l'Orateur), ouverture de la session, 819; commission d'économie interne, institution, 167; budget, 344; convention complémentaire entre le Canada et la France, 2290; budget supplémentaire, 2776; message relatif aux budgets supplémentaires, 6398.
- Message du Sénat: relatif à l'adoption des bills 79 et 117, 4348.
- Métis des Etats-Unis; ceux qui ont reçu du scrip (mot. Bradbury pour dépôt de doc.), 1836.
- Middle-River: prolongement des digues (sub.), 2617.
- Milice, ministère: dépenses imputables sur le capital depuis 1895 (mot. Ames pour doc.), 165; service annuel (int. Worthington), 361; camps militaires des Cantons de l'Est (int. Worthington), 362; exercices annuels (int. Hughes), 719; exercices dans les universités (int. Hughes), 719; dépôts d'armes, combien d'officiers en fournissent à leurs propres frais (int. Sharpe), 869; appointements (sub.): mémoire de sir F. Borden au sujet de la milice, 2370 et suiv., 2437 et suiv.; dépenses casuelles, 2439, 2445; achat d'armes, munitions et fournitures, champs de tir, etc., 2439; exercices annuels, 2442; gratifications, 2445; soldes et allocations, 2448; matériel de guerre, 2448; entretien des propriétés militaires, 2445 et suiv.; milice active, équipement et munitions des corps permanents (int. Hughes), 2510; dépenses faites par le ministère des Travaux publics au sujet de la Milice (int. Foster), 2514; solde à Halifax, en retard (int. Crosby), 2827, 2935; inspection du corps permanent d'Esquimaux (int. Barnard), 2935; dépenses (quest. Middlebro), 4882; appointements (sub.), 4273; paie et allocations (sub.), 6989; service de l'intendance (quest. Sproule), 7117.
- Mill's-Point: quai (sub.), 1720.
- Mines: (dépt. des), appointements, (sub.), 3884.
- Mineurs de l'Ouest: quest. par M. McCarthy, relative à la grève des, 5625.
- Minasville: quai (sub.), 2620.
- Miner, Bill: évasion (int. J. D. Taylor), 369, 1257; (int. Meighen) 1247; évasion, (observ.), 1918; 1977; évasion (int. Taylor), 2743; (quest. J. D. Taylor), 5154.

- "Minto": (quest. Rhodes), 2086.
 Mistook: quai (sub.), 2701.
 Moncton: agrandissement du quai (sub.), 1720.
 Monetteville: canal projeté près de (quest. Gordon, Nipissing), 1647.
 Monnaie royale: coût et fonctionnement, (int. Foster) 152; (mot. pour doc.) 372; nombre de pièces de monnaie frappées jusqu'au 1er janvier 1909, argent brut offert en vente aux autorités de la Monnaie en 1908, (int. Armstrong) 256.
 Monnaie: frappée au Canada de 1905 à 1908, circulation de la monnaie américaine, (int. Beattie) 914.
 Montréal: droits de quaiage, (int. Gervais) 920; renvoi des employés de la commission du port, (int. Gervais) 920; (port de), commissaires du, (dépôt d'un projet de résolution par M. Fielding) 3380; améliorations en aval du courant Sainte-Marie et paiement à W. J. Poupore (sub.), 3554; commissaires du port de: dépôt par l'hon. M. Brodeur, d'un bill (n° 154) les concernant, 5049; disc. générale, 5503; 2e l., 5504; disc. en com. gén., 6884; 3e l., 6908; dépôt par M. Brodeur et adoption d'un bill (n° 192), les concernant, 7077; station postale de la partie est (sub.), 1375; droits de port, (quest.), 1496; bureau de poste (agrandissements, etc.) (sub.), 1390; autonomie municipale (quest. de privilège), 1743; entrepôt de vérification (sub.), 3395.
 Montréal (commission du port de): dépôt par M. Brodeur d'un bill (n° 154) y relatif, 5049.
 Moore, Isaac: dépôt du bill (n° 145) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5146.
 Motion d'ordre: priorité des affaires gouvernementales, 4265.
 Muir, Alex.: monument à (quest. Macdonell), 5357.
 Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux de construction (sub.), 1346 et suiv.; coût de spécimens (sub.), 7409.
 Musique du 36e régiment: (quest. Barr), 5148.
 McCloy, Washington R.: bill (n° 169) (MM), à l'effet de donner au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à, 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
 McQuoid, Laura. dépôt par M. Carvell du bill (n° 181) la concernant, 6387; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
 McGregor's Creek: réfection des ouvrages riverains de protection à Chatham (sub.), 3149.
 McKenzie, Calvin: emploi sur l'Intercolonial (int. Rhodes), 2273.
 McKenzie, Daniel: (quest. Arthurs), 4887.
 McPhaiden, capitaine D., (quest. Cowan), 2084.

 NAPPAN: station agronomique (question Rhodes), 5924.
 Naufrage-Pond, I. P.-E.: travaux (sub.), (observ. Fraser), 2651, 2655.
 Navigabilité: de la baie de Dixon, de Tucket's Inlet et du port de Prince-Rupert, rapports (int. Cowan), 2737.
 Navigation dans la Nouvelle-Ecosse (question Jameson), 5925.
 Navires: ligne de charge des navires fréquentant les eaux du Canada; bill (n° 45), 1re l., 698; de guerre anglais démodés mis à la disposition du Canada (int. Barnard), 2513; navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étrangers (int. Currie), 2923; brise-glace pour le Northumberland et le service des phares dans les Grands lacs (mot. Currie), 3232; canadiens, réparations
- Navires—Suite.
 (quest. Currie), 3228, 3378; quarantaine pour remplacer l' "Argus" et le "Challenger" (sub.), 6176; en acier, primes pour la construction des, (quest. Crosby), 6396.
 Négociations commerciales avec l'Allemagne (observ. par M. Monk), 4354.
 New-Glasgow: édifice public (sub.), 1362.
 New-Market: dépenses pour le canal (quest. Wallace), 2021; disc. d'une int., 3288; évaluation des terrains, (mot. Lennox pour dépôt de doc.), 3231; reprise du débat relatif au creusement du canal, 3342; amendement Wallace rejeté au scrutin, 3357; canal (question Lennox), 3440; canal entre le lac Wilcox et la ville de (quest. Wallace), 5421.
 New-Westminster: pénitencier, évasions (int. Smith), 2930; cale de radoub (quest. J. D. Taylor), 3223.
 Nickel: droit d'exportation (quest. J. D. Taylor), 5919.
 Nicolet: réparation au port (sub.), 3432.
 North-Bay: inspecteur des postes (quest. Gordon, Nipissing), 1646.
 North-Head: débarcadère (sub.), 1722.
 Numéraire: réserve (int. Perley), 915.

 OBSERVATOIRE astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.
 Okanagan: réseau télégraphique (sub.), 3541.
 Olin, Charles: voyage en Suède (int. Goodeve), 917; (mot. pour doc.), 928.
 Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1661.
 "Opportunities in Canada": combien d'exemplaires de ce livre a-t-on fait publier? (int. McCarthy), 713; éditeurs du livre portant ce titre (int. McCarthy), 2280.
 Orateur, (M. Charles Marcell), élu, 2.
 Orateur-suppléant: élection de M. G. R. McIntyre à ce poste (mot. Laurier), 145.
 Or et argent: marquage, application de la loi de 1908 (sub.), 854.
 Orientaux dans la Colombie-Anglaise (quest. Ralph Smith), 2027; explications de sir Wilfrid Laurier, 2087.
 Oromocto: quai, coût (int. Crocket), 2450.
 Oshawa: port, recettes perçues (int. Hughes), 2506, 2827; acquisition du port (quest. Hughes), 2025; recettes et dépenses (quest. Hughes), 2083, 3221, 3384.
 Ostréiculture (sub.), 7289.
 Ottawa: édifices publics (loyers, entretien, proposés aux ascenseurs) (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; terrains (sub.), 1693; chauffage (sub.), 1693; parc de la côte du Major (sub.), 1694; enlèvement de la neige (sub.), 1697; réparations et mobilier (sub.), 1697; service téléphonique (sub.), 1698; frais d'entretien à Rideau-Hall (sub.), 1704, 1705, 3418; proposés aux ascenseurs (sub.), 3413; service téléphonique (sub.), 3414; édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1467; édifices ministériels (accessoires) (sub.), 1470; édifices ministériels (améliorations) (sub.), 1470; 3410; terrasses (sub.), 3410; chauffage et salaires des chauffeurs (sub.), 3411; éclairage (sub.), 3411; observ. sur les expériences de la tourbe combustible par le dépt. des Mines, 1577; monnaie royale: affinerie, maison du garde, etc. (sub.), 3388; édifices publics de la rue Sussex (quest. Wright), 4885.
 Ottawa Fire Insurance Company: dépôt du bill n° 139 tendant à l'autoriser à changer son nom en celui de Ottawa Assurance Company, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 4839.

- Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet des conflits ouvriers (int. Macdonald), 161.
- Owen-Sound: hôtel des postes (int. Middlebro), 259; dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.
- PAIEMENTS: à des particuliers, par divers ministères (int. Sharpe), 2453; (mot. pour doc.), 2776; à Ernest Boivin et A. Debiens (int. Monk), 2919.
- Pain de la Pâque: tarif sur le (quest. Perley), 4208.
- Paquebots; service entre la France et le Canada: discuss. d'un projet de résolut., 4675; dépôt, par M. Brodeur, d'un bill (n° 146) y relatif, 4684; 2e l., 5486; disc. en com. gén., 5486; 3e l., 5518.
- Parc de la côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc (mot. Borden pour doc.), 371.
- "Parliamentary Companion" (sub.), 7409.
- Parsons, Frank: dépôt du bill (n° 130) relatif au divorce de, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
- Passages à niveau: (voir chemins de fer, lettre "C").
- Passages à niveau sur le ch. de fer du Grand-Tronc (quest. Lennox), 2019; demandes de renseignements par M. Lennox, 2088.
- Passages à niveau particuliers, 3772.
- Passamaquoddy, claires dans la baie de (quest. Daniel), 6393.
- Passage migratoire de la rivière Delisle: mot. Boyer pour documents y relatifs, 1835.
- "Patent Record" (sub.), 3368.
- Patterson, Mildred Gwendolyn: dépôt du bill (n° 143) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5146.
- Pâturages: baux de (quest. Herron), 3916.
- Payne, John Lambert: quest. le concernant (quest. McKenzie), 1827.
- Pêche d'été dans le lac du Bonnet (quest. Campbell), 1829.
- Pêche: permis de plus d'un an al. engagements de saison de pêche accordées en 1908 (int. Foster), 176; navires américains saisis, poursuites (mot. Macdonell), 179; annulation de primes (int. Bradbury), 359; primes de pêche, formules pour en obtenir (int. Crosby), 1077, 1318; (int. Borden), 1252; navire garde-pêche sur côte du Pacifique, construction, soumissions (int. Smith), 2278; pêche dans le lac Winnipegosis (int. Campbell), 2515; permis dans les eaux du Pacifique (quest. Cowan), 3683; du homard (observ. par M. Daniel), 3918; permis à Liverpool (N. E.) (mot. Crosby pour dépôt de doc.), 4214; permis dans le Pacifique (mot. Cowan pour dépôt de doc.), 4215; permis dans les lacs du Manitoba (quest. Campbell), 1481.
- Pêcheries: règlement de la question des pêcheries avec les gouvernements provinciaux, rapport de M. Bostedo (int. Borden), 345; développement de nos pêcheries, institution d'un comité permanent à cette fin (mot. Sinclair), débat, 510 et suiv.; pêcheries de la rivière Pembina (mot. Sharpe pour doc.), 577; commission internationale des pêcheries, membres de cette commission (int. Borden), 1132; au Manitoba, observations, 3441; observ., 6797, 7283; Nouvelle-Ecosse, préposés des (quest. Jameson), 4946; du Cap-Bre-
- Pêcheries—Suite.
ton, protection (quest. Maddin), 5916; de Pictou, gardiens et surveillants (quest. Rhodes), 5917; frais afférents aux recherches touchant les droits respectifs des gouvernements fédéral et provinciaux (sub.), 7299.
- Pêcheurs: de la Nouvelle-Ecosse, union des, correspondance échangée avec le ministère de la Marine depuis le 1er janvier 1907 (mot. Borden pour doc.), 2283.
- Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (int. Beauparlant), 706.
- Pembroke: passage du chemin de fer (int. Lennox), 2281.
- Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul, fabrication de meubles (int. Monk), 709; (sub.), 964; pénitenciers en général (sub.), 932; pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; de Dorchester (sub.), 967; du Manitoba (sub.), 969; de la Colombie-Anglaise (sub.), 975, 7381; de Saint-Vincent de Paul (quest. Wilson, C. A.), 1496; (quest. Monk), 6722.
- Pensions: payables par suite de l'invasion féniennne (sub.), 857.
- Permis de pêche à Wikwimikong (quest. Smyth), 6725.
- Peterborough: travaux publics à (quest. Chisholm), 4884.
- Petewawa: camp (quest. White), 5924.
- Petit-Courant, dragage (quest. Smyth), 7419.
- Pétrole: explosions, pertes de vies (int. Schaffner) 1114; quantité extraite dans le Manitoba et accidents causés dans l'exploitation (mot. Schaffner pour dépôt de doc.), 1500.
- Phares: gardiens (int. Boyce), 355; (commission des) (quest. Cowan), 2085; au lac Winnipeg (quest. Bradbury), 1482.
- Pictou: édifice public (sub.), 1363.
- Pierre: brute et concassée, fourniture, soumissions (int. Blondin), 2741.
- Pilotage: droits à Victoria (quest. Barnard), 3676.
- Pink-Rock: quai dans la baie Shepody (sub.), 1722.
- Pisciculture: opérations des établissements d'Ontario (quest. Edwards), 3680; établissements de (sub.), 7286.
- Piscifacure: au Sault-Sainte-Marie (int. Boyce), 355; au lac Winnipegosis (int. Campbell), 865; à Banff (int. McCarthy), 917.
- Plank, N. W., (quest. S Sharpe), 3438.
- Plaster-Mines, phare de, (quest. Maddin), 7117.
- Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472, 478; bureau intercolonial (sub.), 481.
- Pointe-aux-Trembles: quai, construction (int. Monk), 863; (quai) (quest. Wilson), 1645.
- Pointe-au-Père: quai (sub.), 2692.
- Pointe-du-Chêne: réparations au brise-lames (sub.), 1722.
- Poisson: poisson blanc du lac Winnipeg, défense de le pêcher, application au lac Playgreen (int. Bradbury), 359; poisson exporté du Manitoba, de 1893 à 1908 (mot. Bradbury pour doc.), 871; pêché en été, et expédié (mot. Bradbury pour doc.), 2247; meilleur transport pour la conservation du, (sub.), 7296.
- Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre, loi ou règlement à ce sujet (int. Macdonell), 371.

- Pont de Québec: production du rapport de l'enquête sur l'écroulement (quest. Boyer), 1822.
- Pont entre Grenville et Hawkesbury (quest. Perley), 1646.
- Porcelaines: droit douanier (quest. Wallace), 4883.
- Porcs: nombre abattus par certains établissements, du 1er nov. 1907 au 1er nov. 1908 (mot. Beattie pour doc.), 721; droits sur porcs importés des Etats-Unis (int. Blain), 866; abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int. McCuaig), 2919.
- Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.), 1715; du Nouveau-Brunswick (sub.), 4273; (sub.), 6868; dans Ontario (sub.), 6868; dans la Colombie-Anglaise, 6868; Nouvelle-Ecosse, 2235; ports, rivières et ponts, améliorations générales (sub.), 2614, 2650, 2697.
- Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations générales (sub.), 3142; au Manitoba (sub.), 3159; dans la province de Québec: améliorations (sub.), 3429; améliorations (sub.), 3492.
- Ports et quais de l'Etat: projet de loi (n° 89) déposé par l'hon. M. Brodeur), 1re l., 2082; 2e l., 4653; disc. en comité général, 6192, 6429; 3e l., 6432.
- Port-Arthur (sub.): améliorations au port et à la rivière, 2208.
- Port-Bruce: port, travaux (int. Marshall), 863.
- Port-Colborne: travaux d'améliorations (sub.), 2008.
- Port-Crédit: havre (quest. Blain), 3224.
- Port-Hastings: quai (sub.), 2620.
- Port-Hood: brise-lames de (quest. G. Taylor), 5148.
- Port-Stanley: jetée (int. Marshall), 361; arêtes du côté est de l'entrée du port (sub.), 3152; jetée de (quest. Crothers), 4272.
- Port de Montréal, Québec et Trois-Rivières (mot. Ames pour dépôt de documents), 1836.
- Postes: ministère, rapport (dépôt), 13; poste rurale, distribution gratuite, système ou principe adopté (int. Borden), 154; poste rurale, achat de boîtes (int. Armstrong), 186; bill (n° 19) pour modifier la loi des postes, concernant lettres et objets recommandés et ensuite perdus, 1re l., 252; 2e l. et comité, 778; 3e l., 929; service quotidien entre Stittsville et "The Pines" (int. Wilson), 351; entre Roblin et Forest-Mills (int. Wilson), 352; entre Dorland et E.-U. Loyalist (int. Wilson), 352; boîtes de la poste rurale délivrées dans le comté de Dufferin (int. Barr), 359; boîtes distribuées, en général (int. Armstrong), 366; enveloppes déchirées, moyens adoptés pour prévenir ce mal (int. Armstrong), 368; service des facteurs ruraux entre Thetford, Arkona et Port-Frank (O.) (int. Armstrong), 503; transport du courrier, renouvellement d'entreprises (int. Armstrong), 504; lignes postales, nombre et longueur (int. Armstrong), 509; boîtes postales, importation (int. Armstrong), 575; appointements et dépenses-casuelles (sub.), 645; poste rurale dans le comté de Grey (int. Middlebro), 707; poste rurale, salaires des courriers (int. Armstrong), 713; appointements (sub.), 758; dépenses casuelles (sub.), 764; nombre total de routes postales au Canada (int. Armstrong), 858; courrier, transport de Londonderry à Great-Village (int. Postes—Suite.
- Stanfield), 870; entre gare et bureau de poste de Winnipeg (int. Bradbury), 916; tubes pneumatiques achetés pour service des postes, valeur (int. Ames), 1127; poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (int. Porter), 1136; mandats-poste et bons de poste, émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (int. Macdonald), 1311; à Newmarket et Aurora frais de l'administration (quest. Wallace), 1648; itinéraire d'Ahmic-Harbour et de Trout-Creek (quest. Arthurs), 3379; aménagements du bureau de Dartmouth (observ.), 3442; (service ext.) traitements et allocations (sub.), 1744, 1796; (divers) (sub.), 1815; courrier hebdomadaire en Nouvelle-Ecosse (quest. Sinclair), 1832; bureaux de, dans le comté de Peel (quest. Blain), 3221; commis ambulants (quest. Gauvreau), 3439; service des dépêches entre Brighton et Campbellford (quest. Owen), 3865; poste rurale (sub.), 1814; dans la prov. de l'Alberta (mot. McCarthy pour dépôt de doc.), 3231; service dans la circonscription de Northumberland-est (quest. Owen), 3681; service à Sainte-Justine (quest. Boyer), 3681; service des dépêches entre Campbellford et Brighton (quest. Owen), 3680; dépôt d'un projet de résol. par M. Lemieux, modifiant la loi des, 4018; adoption, 4468; dépôt, par M. Lemieux, d'un bill (n° 136) y relatif, 4486; 2e l., 6625; discuss. gén., 6625; 3e l., 6637; factage dans les villes (quest. Foster), 5423; recettes de certains bureaux (quest. Edwards), 5918; bureau de Glace-Bay (quest. Maddin), 5921; bureau de Greenfield (quest. Fraser), 6065; transport des dépêches entre Larne-Valley et la gare (quest. Fraser), 6066; bureau de Westville (N.-E.) (quest. Sexsmith), 6391; bureau d'Uxbridge (quest. S. Sharpe), 6396; livraison gratuite dans les campagnes (quest. Armstrong), 6726; renvoi du receveur de Souris (observ.), 7183.
- Postes télégraphiques: approvisionnement (quest. Burrell), 2026.
- Prairie Province Trust Company: dépôt, par l'hon. M. Sutherland, d'un bill (n° 163) la concernant, 5517; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
- Presse associée: service des dépêches, dépenses (int. Lennox), 350.
- Preston, W. T. R.: agissements, protestation de la chambre de commerce étrangère de Kobe, Japon (int. J. D. Reid), 194; (int. German), 507; (quest. Ames), 4213.
- Primes d'immigration à des sociétés (quest. Lancaster), 1486.
- Primes aux agents d'immigration (quest. Chisholm), 1487.
- Primes ou subventions en souffrance (int. Currie), 2924.
- Prince-Albert: pénitencier de la Saskatchewan (sub.), 1643.
- Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état y relatif, coût (int. Foster), 709.
- Produits: transport en compartiments frigorifiques (int. Sproule), 2983.
- Produits maraîchers: importations totales (quest. Wallace), 5358.
- Prorogation, message du Gouverneur général annonçant la date, 7420; sanction royale de projets de loi, 7432.

- Province de Québec: brochure publiée à son sujet par le ministère de l'Intérieur (int. Paquet), 715.
- Publications: (mot. Foster pour doc. concernant certaines publications), 2267
- Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre (quest. Béland), 3222.
- QUACO: travaux à la jetée de l'est (sub.), 1723.
- Quais: construction, sommes y affectées (int. Barnard), 367; dans comtés de Queen et Sunbury, construction (int. Crocket), 2452, 2508; entre Longue-Pointe et Pointe-aux-Trembles, construction (int. Wilson), 1127; à Saint-Zotique et aux Cèdres (quest. Lortie), 1479.
- Quarantaine: crédit supplémentaire (sub.), 3375.
- Québec: compagnie du pont, combien payé à ses actionnaires? (int. Foster), 169; reconstruction du pont (int. Borden), 171; paiements aux actionnaires de la compagnie du pont (int. Foster), 169; reconstruction du pont, préparation des plans (sub.), 2164; pont sous-marin en remplacement du pont écroulé: projet (int. Lennox), 2453; travaux du pont (sub.), 2212; bureau de poste (sub.), 1391; arsenal fédéral (quest. Stanfield), 3225.
- RAMA: township, chemins et ponts (int. Sharpe), 713.
- Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (int. Bradbury), 559; (sub.), 2214.
- Recensement: prochain, crédit à cette fin (int. Boyer), 560; recensement et statistiques (sub.), 733 et suiv.
- Réfrigération: expédition d'articles en Grande-Bretagne (mot. Sproule pour dépôt de doc.), 3232.
- Règlement de la réclamation présentée par Mme A. G. Clarke pour la mort de son fils (sub.), 7323.
- Remèdes brevetés: (sub.), 484.
- Rentes viagères de l'Etat: bill (n° 109) pour modifier loi y relative, 1re l., 2825; 2e l., 7106; 3e l., 7107; état des opérations (quest. Haggart), 3678; pour les vieillards, frais de gestion (sub.), 6988.
- Représentation proportionnelle: projet de résolution Monk (débat), 2746 et suiv.
- Réserve indienne de Rama: fonds tenus en fidéicommis par le Gouvernement pour le compte des Indiens de cette réserve, total (int. Sharpe), 572.
- Réserve de Saint-Pierre: réclamations y relatives, correspondance à ce sujet (mot. Bradbury pour doc.), 373; abandon (mot. Smyth pour dépôt de doc.), 4214; traité négocié (mot. Bradbury pour dépôt de doc.), 1500.
- Réserve du lac du Cygne: acquisition (int. Staples), 504.
- Réserve des Indiens Dokis: paiement des concessions de terres (int. Gordon), 571.
- Réserve indienne de Caughnawaga (quest. Boyce), 1489.
- Réserve indienne de la Colombie-Anglaise: (mot. Barnard pour dépôt de doc.), 1835.
- Réserve indienne de Kitsilano (quest. Cowan), 2083.
- Réserve des Indiens du Sang, Alberta (quest. Wallace), 7118.
- Réserve indienne de Nipissingue: vente (int. Gordon), 720.
- Réserve du parc, dépenses (sub.), 7333.
- Ressources nationales: commission pour veiller à leur conservation et à leur développement (mot. Borden), 375; projet de résolution à ce sujet (observ. Laurier), 724, 725.
- Ressources naturelles: (motion Laurier pour reconstituer le comité y relatif), 1644; dépôt par M. Fisher d'un bill (n° 159) relatif à la conservation des, 5247; dépôt d'un projet de résol. relatif au personnel du comité, 5518; discuss. du projet en comité gén., 6679; adoption, 6699.
- Revenu de l'intérieur: rapport (dépôt), 13; à quand le retour du ministre, l'hon. M. Templeman, à son poste? (int. Foster), 14; ministère, appointements (sub.), 451 et suiv., 470; frais de déplacement, loyer et combustible (sub.), 461, 473; rapport concernant confiscation, dépôt (int. Barr), 2935; fonctionnaires à Belleville et Corbyville (quest. Porter), 5149.
- Revenus divers: pour décembre 1908 (int. Borden), 155; (mot. Borden pour doc.), 165.
- Richibouctou (cap): débarcadère; règlement avec John Jardine (sub.), 3423.
- Ridout, John Grant: dépôt d'un bill (n° 121) par M. Guthrie, pour lui faire droit, 4018; 2e l., 4206; 3e l., 5093.
- Rimouski: quai (sub.), 2701.
- Rivière Bonaventure: pilier protecteur (sub.), 2703; jetée de déviation (sub.), 3464.
- Rivière Fraser: débordement (int. Taylor), 2735.
- Rivière-du-Loup (Fraserville): dragage, entreprise accordée, mais travaux non encore exécutés (observ. Gauvreau), 2505; travaux (sub.), 3471.
- Rivière du Moulin: jetée de protection (mot. Ames pour doc.), 2283.
- Rivière Napanee: dragage (observ. Wilson), 2226.
- Rivière Richelieu: travaux (sub.), 2704; (int. Monk), 3019; améliorations, bureau établi à cette fin (quest. Monk), 1251.
- Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2966, 3046; quai (sub.), 3472; barrages (quest. Girard), 4454.
- Rivière Saint-Charles (sub.): améliorations à l'entrée de l'estuaire, 2228.
- Rivière Saint-Maurice: chenal entre Grandes-Piles et La Tuque (sub.), 3067.
- Rivière Vernon: pont (sub.), 2653.
- Rivière Michipocoten: quai (int. Boyce), 356.
- Rivière Magnetawan: navigation, amélioration (int. Arthurs), 503.
- Rivière de la Mission: quais (quest. R. L. Borden), 7260.
- Rivière Assiniboine: redressement de son cours (int. Meighen), 498; coût des travaux (int. Meighen), 1308.
- Rivière Holland débit (int. Currie), 499.
- Rivière Niagara: embacle de places (quest. Lancaster), 4952; volume d'eau s'écoulant par les chutes (int. Magrath), 1133.
- Rivière Nipigon: dragage (quest. Boyce), 5920, 3863, 4455.
- Rivière Rouge: expédition de la (quest. Boyce) 4213.
- Rivière Blind: dragage au quai (sub.), 3481.
- Rivière Sydenham: travaux de nettoyage (sub.), 3515.
- Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3515.

- Rivière Saint-François: débarcadère à Saint-François du Lac (sub.), 3473.
- Rivière Schell: pont, construction (int. Roche), 558.
- Rivière Yamaska: jetée de débarquement à Saint-Maréchal (sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.
- Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3175, 3524.
- Rivière Otonabee à Peterborough: dragage (quest. Bradbury), 3219; dragage (quest. Bradbury), 4453.
- Rivière Allegash: diversion des eaux (discussion d'une motion y relative), 3258.
- Rivière Blanche: travaux (sub.), 3140.
- Rivière Montréal: barrage (int. Gordon), 571; améliorations en amont de Latchford (sub.), 3149.
- Rivière St-Pierre: int. Monk sur le régime des eaux, 4461; rejet, 4468.
- Rivière Sissiboo: pont (observ.), 7169.
- Rondeau-Harbour: améliorations (sub.), 3154.
- Royal Guardians: bill (n° 95), institution civile, 1re l., 2238; 2e l., 2725; 3e l., 4788; renvoi, 7418.
- Rutherford, Dr: question le concernant, (quest. Monk), 1821.
- SAINT-ALPHONSE de Bagotville: prolongement du quai (sub.), 3068; enlèvement de roches (sub.), 3069.
- St. Andrews: quai (sub.), 1739.
- Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
- Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074.
- Saint-Jean (N.-B.) (sub.): améliorations au port, 226; dragage (int. Foster), 2280; surintendant du dragage (quest. Daniel), 5917; pavillon des immigrants (sub.), 3394; fleuve et tributaires (sub.), 1727; quai où se fait sentir la marée (sub.), 1732; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735; trav. d'améliorations au port (sub.), 1739; travaux de dragage (observ. par M. Daniel), 4486, 4531; rejet au scrutin, 4647; édifice public (sub.), 1364; salle d'exercice (sub.), 1364; dragage (quest. Foster), 2024; édifice public (sub.), 1391; terrains militaires, loués (int. Monk), 708; receveur de la poste (int. Daniel), 917; approvisionnement des dragons canadiens (int. Monk), 2928; quai, dépenses (int. Monk), 2929; travaux dans le port, à qui adjugés? (int. Monk), 2931.
- Saint-Jean des Chaillons: quai (sub.), 3112.
- Saint-Joseph: quai, dépenses; ville vendue pour taxes en 1908 (int. Armstrong), 2766.
- Saint-Joseph (C.-A.): hôpital (quest. Barnard), 3380.
- Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3068; débarcadère (sub.), 3448.
- Saint-Nicolas: quai, réparations (sub.), 3077.
- Saint-Polycarpe: bureau de poste (quest. Lortie), 5149.
- Sainte-Anne-de-Bellevue: dragage aux écluses (quest. Boyer), 3684.
- Sainte-Anne des Monts: améliorations du port (sub.), 3475.
- Salle d'armes: construites depuis 1er juillet 1896, dépenses, etc. (mot. Foster pour doc.), 164; construction (mot. Foster pour doc.), 2247.
- Sanction royale, 4350, 4351, 4352..
- Sandy-Cove (brise-lames à): (quest. Jameson), 1498; paiements en souffrance (quest. Jameson), 1829; brise-lames (sub.), 3421.
- Sault-Sainte-Marie: pose des bouées (quest. Boyce), 3683; canal: construction (sub.), 2015; reconstruction de la jetée à l'entrée du nord (sub.), 2015; quai, dragage des abords (sub.), 3154; dragage des abords du quai (sub.), 3506.
- "Scotia", vapeur (quest. Crosby), 515.
- Sea-Gull: quai (int. Boyce), 357.
- Seal-Cove et Grand-Manan: jetée brise-lames (sub.), 1740.
- Secrétaire de scrutin à Vancouver (quest. Cowan), 1497.
- Secrétaire d'Etat: rapport (dépôt), 15; démission de M. Scott et son remplacement par M. Murphy (int. Boyce), 193; appointements, dépenses casuelles (sub.), 484, 487.
- Section commune de Fort-William, bill (n° 25), 3e l., 1818.
- Selkirk: bureau de poste (int. Bradbury), 366, 558.
- Sénat, législation (sub.), 7411.
- Serments d'office: prestation, (bill n° 1), 9.
- Service civil: liste (dépôt), 15; quels services ont été réorganisés sous l'empire de l'article 8 de la loi, et combien d'employés surnuméraires ont été classifiés suivant l'article 7, et quels sont leurs appointements? (int. Foster), 148; nominations depuis septembre 1908, deniers versés sans un vote du Parlement, en vertu de l'article 47 (int. Foster), 148; modification de la loi du service civil (mot. Borden pour doc.), 164; augmentations d'appointements, en vertu de la nouvelle loi, projet de résolution Fisher (avis), 167; (débat), 306 et suiv., 424, 1004, 1198; commission du service civil: appointements (sub.), 407, 743; rapport de la commission, dépôt (int. Foster), 921, 1078; personnel du, (quest. Turriff), 1646; paiements au personnel du service intérieur (quest. Foster), 2019; examinateurs (quest. Foster), 4271; dépôt par M. Lemieux, d'un bill (n° 137) concernant le personnel des Pos'es, 4486; disc. en comité gén., 6637; 3e l., 6644; adoption du projet de résolution de M. Fisher sur l'augmentation gén. des traitements, 6644; dépôt par M. Fisher, d'un bill (n° 187) relatif à l'augmentation gén. des traitements, 6644; disc. gén., 6644; 2e l., 6660; disc. en comité gén., 6660; 3e délibération, 7157; 3e l., 7169; adoption des amendements du Sénat, 7414.
- Service de navigation à l'Île du Prince-Edouard: retrait par M. Warburton d'une mot. pour dépôt de doc., 4262.
- Service ambulant: augmentation des appointements du personnel (int. Macdonell), 354.
- Service géologique du Canada: discussion d'une mot. relative au, 3232.
- Service des mines: recherches relatives aux dépôts de minerais et de minéraux économiques (sub.), 7408.
- Service des phares et des côtes (sub.), 7323.
- Service à vapeur entre le Canada et Terre-Neuve (sub.), 6978; entre le Canada et la Nouvelle-Zélande (sub.), 6978; entre le Canada et le Sud-Africain (sub.), 6978; entre Halifax et Canso (sub.), 6979; entre Halifax et Terre-Neuve (sub.), 6979; entre Halifax et Spry-Bay (sub.), 6979; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine (sub.), 6979; entre Prince-Rupert et Jedway (sub.), 6980; entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et

- Service à vapeur entre le Canada et Terre-Neuve—*Suite*.
 Terre-Neuve (sub.), 6980; entre Québec et Blanc-Sablon (sub.), 6980; entre Saint-Jean et Halifax (sub.), 6982; entre les ports de Saint-Jean et Minos Basin (sub.), 6982; entre les ports de Victoria, Vancouver et Skagway (sub.), 6983.
- Service de goélette entre Gaspé et la côte nord (sub.), 6979.
- Service océanique et postal entre le Canada et la Grande-Bretagne (sub.), 6977.
- Service de paquebots entre le Canada et le Mexique sur les océans Atlantique et Pacifique (sub.), 6978, 7420.
- Shelburne: édifice public (sub.), 1363.
- Sherbrooke: édifice public (sub.), 1391; salle d'exercice (quest. Edwards), 3679; formation d'un régiment (quest. Worthington), 5928; salle d'armes (quest. Worthington), 5929.
- Shippegan: améliorations du port (sub.), 1740.
- Silver-Centre: quai (sub.), 3506.
- Simcoe: édifice public (sub.), 1470, 1601.
- Sloan, William, député de Comox-Atlin, démission, avis (M. l'Orateur), 10.
- Smith, Thomas L., brevet, bill (n° 71), en comité, et 3e l., 2725.
- Smith, John: dépôt par M. Guthrie, d'un bill (n° 151), pour faire droit à, 5246, 2e l., 5766; disc. en comité gén., 6375; 3e l., 6378.
- Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ. Monk), débat, 2455 et suiv.
- Société canadienne de la Croix Rouge: dépôt, par M. Macdonell, d'un bill (n° 160) la concernant, 5246; 2e l., 5766; 3e l., 6373.
- Sorel, quai en eau profonde (sub.), 3114, 3477.
- Soulanges (canal) édifice public (sub.), 1658; réparations au canal (sub.), 1658; quais (mot. Lortie pour dépôt de doc.), 3230.
- Soumissions: reçues dans tout département, comment procéder à leur sujet, (projet de résol. Reid), 178, (débat) 197 et suiv.; 268 et suiv.; 599 et suiv.; amend. Guthrie, 209, mis aux voix et adopté, 609; (voir aussi Travaux publics, lettre "T").
- Souris (Man.): directeur de la poste (quest. Schaffner), 2022.
- South-Hampton: prolongement du dock (sub.), 3507.
- South-Lake-Vale: chenal (sub.), 2620; ouverture du chenal (sub.), 3420.
- Spry-Bay: quai de (quest. Crosby), 5151.
- Squatters: de la montagne à la Tortue (quest. Schaffner), 1496.
- Squatters près de Dauphin: aide aux (quest. Campbell), 3220.
- "Stanley" (quest. Rhodes), 2086.
- Stations météorologiques d'Ontario (quest. Thornton), 3377; de Port Hope (question Thornton), 4207.
- Stations agricoles: disc. d'un projet de résol., 2032.
- Statistiques publiées en 1908, coût, etc. (mot. Foster pour doc.), 164.
- Statuts: impression, retard (int. Macdonell), 191.
- Steamers: établissement d'un service entre le Canada et la France (projet de résolution Laurier), 2129; entre le Canada et l'Allemagne (int. Fowke), 2737, du dépt. des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg (quest. Bradbury), 1482; "Lady-Evelyn": coût, améliorations, service, etc. (int. Foster), 150. "Stanley" et "Minto": officiers et membres de l'équipage (int. Fraser), 711; du govt.: le "Zaïde" et le "Gladiator" (quest. Steamers—*Suite*.
 Madden), 5916; "Falcon" et "Fearless": achat (int. Foster), 195; "Montcalm": équipage, service, coût (int. Paquet), 173; coût, réparations, etc. (int. Foster), 174; travail fait par ce steamer, au Cap-Rouge (int. Paquet), 346; nouvel ingénieur (int. Paquet), 576; brise-glace: pour le détroit de Northumberland, construction (int. Fraser), 710; "Anticosti": réparations (int. Crosby), 706.
- Stellarton: gare de l'Intercolonial (quest. Sexsmith), 5915.
- Stork, W. W.: inspecteur vétérinaire (quest. Barr), 6398.
- Strachan, A. A.: demande de lettres patentes (mot. Lake pour dépôt de doc.), 4215.
- Sturgeon, I.P.E.: jetée; construction, a-t-on demandé des soumissions pour ces travaux? (int. Fraser), 1309; quai (sub.), 2652.
- Subsides: (mot. Paterson pour comité général) 145; adoption en épreuve définitive (observ.), 4272.
- Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.
- Substances alimentaires pour animaux domestiques: dépôt du bill (n° 127), par M. Templeman, y relatif, 4154; 2e l. et passage aux articles, 5470; 3e l., 5484; adoption des amendements du Sénat, 7075.
- Subventions aux ch. de fer: dépôt par l'hon. M. Graham, d'un bill (n° 174) modifiant une erreur de copiste dans la loi y relative, 5912; 2e l., 7073; disc. en com. gén., 7074; 3e l., 7074.
- Sucre de betterave: droit sur le (question Hughes), 3222.
- Sud-africain: fonds patriotique, qu'en fait-on? (int. Wallace), 2279; concessions de terrains aux soldats du contingent du (quest. Daniel), 6721.
- Système métrique (sub.), 480.
- TABAC: tabac canadien et tabac importé, timbres (sub.), 461, 463, 473.
- Tabac canadien: encouragement de la culture (sub.), 6174.
- Tangier: port, prolongement du quai (sub.), 2624.
- Tarifs de la ligne Brockville-Westport (quest. G. Taylor), 3673.
- Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int. Lennox), 2925.
- Tarif douanier: retrait, par M. Sealy, d'un projet de résol. relatif aux droits sur les produits agricoles, 4262; modifications y relative (quest. Monk), 4354.
- Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1863; amendement Maclean, 1891.
- Télégramme au "Colonist": question de privilège par M. Borden, 1472.
- Télégraphie sans fil à bord des navires: dépôt, par M. Lewis, d'un projet de loi (n° 74) y relatif, 1472; système Marconi, stations entre Montréal et Québec (int. Ecrement), 2957.
- Téléphone: stations téléphones entre Montréal et Québec, à l'usage de la marine, combien? (int. Ecrement), 2742.
- Téléphones provinciaux (quest. Daniel), 1498.
- Templeman, l'hon. M.: entrefilet du "News" de Toronto, au sujet d'une dépêche de M. Templeman (explication par sir Wilfrid Laurier), 700.

- Terrains houilliers: dans la Saskatchewan et l'Alberta: mot. Lake pour dépôt de doc. y relatif, 1500.
- Terres fédérales: bill (n° 8) pour modifier loi, concernant erreur de mise en pages (hon. M. Oliver), 1re l., 97; 2e l. et comité, 398; 3e l., 424; état des recettes totales provenant d'aliénation de terres (mot. Ames pour doc.), 181; le Gouv't. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest, en 1885? (int. Macdonell), 192; terres vendues pour les gares du Grand-Tronc-Pacifique, etc. (int. Foster), 149, (mot. Foster pour doc.), 371; octroi de terres au chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (int. McCraney), 495; homesteads et préemptions, concédés, entre 1er avril et 31 décembre 1908 (int. Ames), 509; concessions de 1866 (int. Edwards), 704; un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homesteads (int. Heron), 1137; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, nombre de certificats qu'ils peuvent obtenir, possibilité d'acheter et de revendre terres ainsi obtenues (int. Hughes), 1244; nombre d'acres concédés au Nord-Ouest, à titre de homesteads et de préemption (int. Hughes), 1245; terrains houilliers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (int. Lake), 1250; bill (n° 64) pour corriger erreur dans bill adopté l'an dernier, 1re l., 1303; adoption d'un amendement du Sénat au bill (n° 8) déposé par M. Oliver, 3079; explications par M. Sproule sur des faits personnels relatifs au bill (n° 69), 3176; dans l'Alberta (quest. Herron), 3376; octroi à des civils (quest. Ames), 4208; concessions nos 1316, 1317, 1318, 1330 à 1336, et 1360 à 1365 (mot. Bradbury pour doc.), 2303; échange de terrains dans la ville de Brandon (int. Staples), 2453; terres non encore vendues au Nord-Ouest (int. Chisholm), 2508; irrigation de certaines terres (int. Campbell), 2514.
- Terres marécageuses: retour à l'Etat (mot. Molloy pour dépôt de doc.), 3231.
- Terres publiques de la zone des chemins de fer en Col.-Angl. (quest. Goodeve), 1828.
- Terres affectées à l'entretien des écoles dans la province d'Alberta (quest. McCarthy), 7418.
- Tiffin (sub.): améliorations au port, 2233.
- Tignish: prolongement des jetées du chenal (sub.), 2684.
- Timbres-poste du tricentenaire (quest. Perley), 3863.
- Tompkins, Hannah Ella: dépôt du bill (n° 135) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 5146; 3e l., 6373.
- Toronto: observatoire météorologique de (sub.), 1590; bâtiments militaires de, magasin (sub.), 1590; améliorations du port (sub.), 3507; vieux fort et terrain adjacent (quest. Foster), 4206; salle d'exercice de (installations supplémentaires (sub.), 1589; améliorations au port (sub.), 3154; vieux fort à (observ. par M. Foster), 3154; (quest. Foster), 6733.
- "Toronto Sunday World": explicat. de M. M. Clark au sujet d'un article, 4159; explicat. de M. D. B. Neely au sujet d'un article du même journal, 4160.
- Traducteurs des Communes: fonctions et organisation (mot. Boyer) pour dépôt de doc.), 1835.
- Traduction française: de la loi relative aux terres du domaine fédéral (int. Boyer), 560; traduction des lois, titres non traduits en français, dans la version française (observ. Paquet), débat, 2132; traduction française, au ministère de l'Agriculture (int. Paquet), 2956.
- Traduction française des bulletins du recensement et statistiques (quest. Boyer), 1483.
- Traffic-marchandises: commis, rapport du comité de conciliation à leur égard (mot. Crosby pour doc.), 2745.
- Train spécial: explications, par M. Conmee, sur un fait personnel, 4525.
- Traités: quand signés et déposés, (int. Borden), 8; traité relatif aux voies navigables internationales, avec les Etats-Unis, quand le texte en sera-t-il communiqué à la Chambre (int. Borden), 165, 305; (observ. Borden à ce sujet), 182, 423; (rép. de sir Wilfrid Laurier à int. Borden), 578, (observ. Borden), débat, 668 et suiv., (int. Borden), 1133; traités du 11 avril 1908, (mot. Borden pour doc.) 1141; traité relatif aux eaux navigables internationales, (mot. Borden pour doc.) 1141, 1253; traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du Nouveau-Brunswick, entrefilet du "Globe", de Saint-Jean (int. Daniel), 1313; avec les Etats-Unis: observ., 1574; déclaration de sir Wilfrid Laurier, 1650; relatif aux eaux limitrophes: observ., 1428; 1651; concernant les eaux limitrophes et la frontière (quest. Boyce), 4522; quest. Borden, R. L.), 4712; relatif aux eaux navigables et aux frontières (quest. Macdonell), 6604; franco-canadien (quest. Macdonell), 5152; tarif minimum (quest. S. Sharpe), 5422; franco-canadien (quest. Foster), 7416.
- Tramways (circulation des) le dimanche (quest. Beattie), 1494.
- Transcontinental national (quest. Borden), 1477; frais de construction (quest. Perley), 3917; sous-adjudicataires dans la Colombie-Anglaise (observ.), 4157; marchés pour la section des prairies (quest. Currie), 4209; mot. Alexander Haggart pour dépôt de doc. sur l'état des travaux, 1500; soumissions pour traverses (quest. S. Sharpe), 6396; dépôt, par M. Graham, d'un bill (n° 153) y relatif, 5049; 2e l., et disc. en comité gén., 5504; 3e l., 5504; cour de garage à La Tuque (quest. Blondin), 6603; études du tracé et frais de construction (sub.), 7327 (Voir chemin de fer à la lettre "C").
- Travail: observ. par M. Verville, sur la journée de, pour les ouvriers, 6209; adoption d'un projet de résol. déposé par sir Wilfrid Laurier, créant un département du Travail, 5624; dépôt, par sir Wilfrid Laurier d'un bill (n° 165) y relatif, 5624; 2e l., 7043; 3e l., 7070.
- Travaux publics (sub.): travaux divers non prévus au budget, 2168; (département des): entreprise de dragage (quest. Macdonald), 3124; dans la circonscription de Huron-est (quest. Chisholm), 3677; ministère, dépôt des instructions aux acheteurs du dépt., 3860; dans Wellington-sud, (quest. Chisholm), 3865; traitements (sub.), 3875; dépenses casuelles (sub.), 3882; loyers, réfections, ameublement, etc., (sub.), 3883; dans Middlesex-ouest (quest. Th. Chisholm), 4460.

- Trent (canal) (sub.), 1667; 1991; construction, (sub.), 3358; amendement J. A. Currie rejeté au scrutin, 4274; dommages aux terrains sur le canal de la vallée de la, (quest. Sexsmith), 4889.
Tribunal de la Haye, dépenses d'arbitrage au (sub.), 7403.
Tricentenaire de Québec (quest. Foster), 1821.
Tuberculose: congrès international à ce sujet, à Washington, le Gouv. a-t-il envoyé des représentants (int. Perley), 1251.
- UNION fédérale des colonies et de l'empire: disc. d'un projet de résol. de M. Hughes y relatif, 6734, retrait de la motion.
Upper-Prospect: brise-lames (sub.), 3421.
Usines pour expériences pour la destruction du chien de mer (sub.), 7291.
Usure: personnes poursuivies en vertu de la loi y relative (int. Staples), 508.
Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (int. Sharpe), 189; bureau de poste (quest. S. Sharpe), 1832.
- VACANCES: Mercredi des Cendres (mot. Laurier), 1395; de Pâques (mot. Laurier), 3918.
Vacances à la cour Suprême du Nouveau-Brunswick (quest. Crocket), 7015.
Vancouver: édifice public (sub.), 2214; élévateur à grain, construction (int. Cowan), 2738. maintien de l'essayerie (sub.), 7409.
Vautelet, H. E. (honoraires de), (quest. Northrop), 1491.
Vétérans de 1866-67: récompense (quest. Midlebro), 3678.
Viandes: application de la loi y relative, exemptions, transport des viandes (int. Clarke) 162.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2214; améliorations au port, 2234 garde-pêche du comté (quest. Maddin), 5922; commission du pilotage (observ.), 7192.
Vieillesse: pensions, application de la loi, nombre des bénéficiaires (int. Foster), 147.
Villes canadiennes: latitude et longitude (int. Paquet), 2512.
Voies et moyens: (mot. Paterson pour comité général), 145; dépôt d'un projet de résol. modifiant le tarif douanier, 5361; adoption, 5365; dépôt, par M. Fielding, d'un bill (n° 162) y relatif, 5365, 1re et 2e l., et adoption, 5365.
Voitures automobiles: emploi des, par le dépt. des Chemins de fer (quest. Stanfield), 1820.
- Vote: bureaux de, (quest. Elson), 3439.
- WAGONS-POSTE (quest. Sproule), 3862.
Wake, John: dépôt, par M. McCreary, d'un projet de loi (n° 179) tendant à lui faire droit, 6179; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Wallberg, M.: réclamations de, (quest. S. Sharpe), 4211.
Wallace-Bridge: quai (quest. Rhodes), 2022.
Watson, R. J.: emplois (int. Sexsmith), 2280.
Welland: édifice public de, (sub.), 1600; canal (sub.), 2008, 2014; travaux publics (quest. Chisholm), 4213.
Welshpool: quai (sub.), 1740.
Westmoreland: juge de la cour du comté (quest. McAlister), 5153.
Westport: quai, coût (int. Jameson), 502.
Westville: édifice public (sub.), 1364; bureau de poste, construction (int. Crosby), 2915.
Weymouth, N.-E.: port, améliorations (observ. Jameson), 2493; changement de nom du bureau de poste (mot. Jameson pour dépôt de doc.), 3230.
Whitby: édifice public (sub.), 1471; 1599; port, projet d'acquisition (int. Hughes), 2505.
Whitehead: quai (sub.), 1740.
William-Head, quarantaine (sub.): améliorations aux édifices, ameublement, etc., 2206.
Wilmot, Mme Elizabeth: pension (sub.), 930.
Windsor: édifices publics (quest. Black), 4523.
Wingham: édifice public à (quest. Chisholm), 4884.
Winnipeg: entrepôts de la douane (sub.), 1635; édifice des postes (sub.), 1636.
Winnipeg-Beach: jetée protectrice (int. Bradbury), 353.
Woodstock (N.-B.): jeu de quilles à la salle d'armes de, (quest. Crocket), 5422.
- YARMOUTH: feux du port, déplacement (observ. Jameson), 1176; quai, améliorations (sub.), 2625.
Young, W. S.: paiement de ses services (sub.), 7324.
Yukon: dépôt: par M. Aylesworth, d'un bill n° 156) modifiant la loi y relative, 5137; 2e et 3e l., 5504; ordonnances: dépôt: par M. Oliver, d'un proj. de résol. y relatif, 6188, adoption, 7421.
- ZINC: dans le township d'Albermarle (int. Beattie), 1137.